



**ESCUELA DE POSGRADO**  
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**“La Seguridad Vial y la Conciencia Cívica Ciudadana en los  
Mototaxistas de la Ciudad de Yurimaguas 2015”**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE  
MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA**

**AUTOR**

**Br. José Luis Ocmin Mendoza**

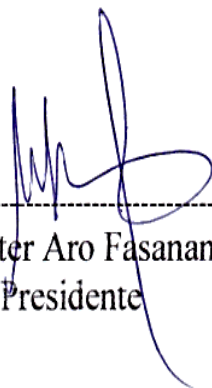
**ASESOR**

**Dr. Hipólito Percy Barbarán Mozo**

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN**

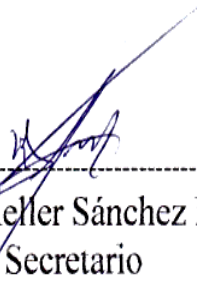
**Gestión Educativa**

**PERÚ- 2015**



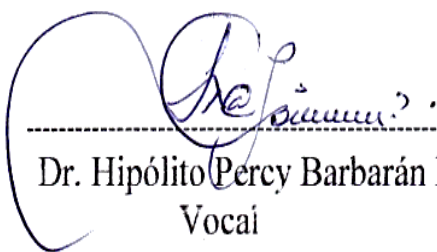
---

Dr. Wilter Aro Fasanando  
Presidente



---

Mg. Keller Sánchez Dávila  
Secretario



---

Dr. Hipólito Percy Barbarán Mozo  
Vocal

### **Dedicatoria**

A Dios, por darme la vida,

A mi esposa Milagros, por su apoyo incondicional.

Al regalo que la vida me dio, mis hijos Melissa Milagros y Luis Martín, por su comprensión y su apoyo moral.

José Luis

## **Agradecimiento**

Agradezco profundamente a los docentes de la Escuela de Pos grado de la Universidad Privada César Vallejo, por sus orientaciones y experiencia en enseñanzas compartidas durante el desarrollo del Programa de Maestría en Gestión Pública.

Así mismo al Asesor Dr. Hipólito Percy Barbarán Mozo por su apoyo y tolerancia en la elaboración del presente trabajo de investigación.

José Luis

### **Declaratoria de autenticidad**

Yo, **José Luis Ocmín Mendoza**, estudiante del Programa de Maestría de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, identificado(a) con DNI 05630045, con la tesis titulada "La Seguridad Vial y la Conciencia Cívica Ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas 2015"

Declaro bajo juramento que:

- 1) La tesis es de mi autoría.
- 2) He respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas. Por tanto, la tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente.
- 3) La tesis no ha sido autoplagiada; es decir, no ha sido publicada ni presentada anteriormente para obtener algún grado académico previo o título profesional.
- 4) Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados y por tanto los resultados que se presenten en la tesis se constituirán en aportes a la realidad investigada.

De identificarse la falta de fraude (datos falsos), plagio (información sin citar a autores), auto plagio (presentar como nuevo algún trabajo de investigación propio que ya ha sido publicado), piratería (uso ilegal de información ajena) o falsificación (representar falsamente las ideas de otros), asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad César Vallejo.

Nombres : José Luis

Apellidos : Ocmín Mendoza

DNI : 05630045



Firma

## **Presentación**

Señores miembros del Jurado, presento ante ustedes la Tesis titulada “La Seguridad Vial y la Conciencia Cívica Ciudadana en los moto taxistas de la Ciudad de Yurimaguas 2015”, con la finalidad de establecer el grado de relación existente entre La Seguridad Vial y la Conciencia Cívica Ciudadana de los moto taxistas de la Ciudad de Yurimaguas, en cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo para optar el Grado Académico de Maestro en Gestión Pública.

Con este trabajo se pretende ofrecer una visión general de los hallazgos de la literatura existente sobre la seguridad vial y la conciencia cívica ciudadana en los mototaxistas de la ciudad de Yurimaguas 2015. En esta investigación se ha llevado a cabo el análisis del reglamento nacional de tránsito, leyes sobre transporte terrestre y consideraciones conceptuales de los diferentes autores y publicaciones científicas y las palabras claves utilizadas entre otros indicadores.

En lo que se refiere a la estructuración del trabajo, este ha sido dividido en tres capítulos.

En el primer capítulo intentamos dar una visión general acerca de la seguridad vial y la conciencia cívica y ciudadana en los mototaxistas en la ciudad de Yurimaguas 2015.

En el segundo capítulo se plantea el marco metodológico, metodología y técnicas e instrumentos de recolección de datos.

En el tercer capítulo mostramos los resultados obtenidos del análisis descriptivo sobre la seguridad vial como de la conciencia cívica ciudadano.

Creemos que la realización de este trabajo aportará información valiosa, acerca de la seguridad vial y la conciencia cívica y ciudadana en los mototaxistas de la ciudad de Yurimaguas 2015.

Esperando cumplir con los requisitos de aprobación.

El autor.

## Índice

Página del jurado .....	ii
Dedicatoria .....	iii
Agradecimiento .....	iv
Declaratoria de autenticidad.....	v
Presentación .....	vi
Índice.....	vii
Índice de tablas .....	ix
Índice de figuras .....	x
RESUMEN .....	xi
ABSTRACT .....	xii
I. INTRODUCCIÓN .....	13
1.1. Planteamiento del problema.....	13
1.2. Trabajos previos .....	15
1.3. Teorías relacionadas al tema .....	17
1.4. Planteamiento del problema.....	27
1.5. Justificación .....	28
1.6. Hipótesis:.....	29
1.7. Objetivos .....	29
II. MÉTODO .....	30
2.1. Diseño de estudio.....	30
2.2. Población, muestra y muestreo .....	32
2.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	33
2.4. Métodos de análisis de datos .....	34
III. RESULTADOS.....	35
IV. DISCUSIÓN .....	47

V. CONCLUSIONES .....	52
VI. RECOMENDACIONES.....	54
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	55
ANEXOS .....	58

Anexo N° 01: Matriz de consistencia

Anexo N° 02: Instrumento de recolección de datos

Anexo N° 03: Fichas de validación por el juicio de expertos

Anexo N° 04: Análisis de confiabilidad por Alfa de cronbach

Anexo N° 05: Autorización para aplicar instrumentos

Anexo N° 06: Informe de originalidad

Anexo N° 07: Autorización para publicar tesis en repositorio UCV



## Índice de tablas

<b>Tabla 01.</b> Medidas estadísticas sobre la seguridad vial y la conciencia cívica ciudadana - Yurimaguas, 2015.....	38
<b>Tabla 02.</b> La seguridad vial según los mototaxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015.....	39
<b>Tabla 03.</b> La conciencia cívica ciudadana según los mototaxistas de la ciudad Yurimaguas, 2015.....	41
<b>Tabla 04.</b> Prueba de hipótesis y relación entre la seguridad vial y la conciencia cívica de los moto taxistas – Yurimaguas, 2015.....	44

## Índice de figuras

<b>Figura 1.</b> Nivel de Seguridad Vial según la ciudad – Yurimaguas, 2015.....	40
<b>Figura 2.</b> Nivel de Conciencia cívica ciudadana – Yurimaguas, 2015.....	42
<b>Figura 3.</b> Relación entre la seguridad vial y la conciencia cívica ciudadana de los moto taxistas de Yurimaguas, 2015.....	45
<b>Figura 4.</b> Relación entre la normatividad de tránsito y la conciencia cívica ciudadana de los moto taxistas de Yurimaguas, 2015.....	46
<b>Figura 5.</b> Relación entre el compromiso vial y la conciencia cívica ciudadana de los moto taxistas de Yurimaguas, 2015.....	47
<b>Figura 6.</b> Relación entre Programas Educativos y la conciencia cívica ciudadana de los mototaxistas de Yurimaguas, 2015.....	48
<b>Figura 7.</b> Relación entre la Participación ciudadana y la conciencia cívica ciudadana de los moto taxistas de Yurimaguas, 2015.....	49

## RESUMEN

La presente investigación titulada “La Seguridad Vial y la Conciencia Cívica Ciudadana en los Mototaxistas de la Ciudad de Yurimaguas 2015”, tuvo como objetivo principal determinar el grado de relación existente entre la seguridad vial y la conciencia cívica y ciudadana en los mototaxistas de la ciudad de Yurimaguas 2015. En cuanto, al diseño fue descriptiva correlacional. Se trabajó con una muestra de 300 mototaxistas; la información recabada se hizo a través de las encuestas, dichos instrumentos fueron validados por el juicio de expertos. Para obtener los resultados, los datos obtenidos se procesaron por el Microsoft Excel y el programa SPSS V22; y se presentaron en tablas y gráficos.

El resultado obtenido, según la regla de decisión estadística y ante la correlación muy baja obtenida ( $r=-0,129$ ) a un nivel de significancia de  **$p=0,013$**  con un examen estadístico unilateral cuyo p-valor es menor ( $p\leq 0.05$ ); se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna. Concluyendo, que la seguridad vial a nivel de la normatividad de tránsito se **relaciona inversamente** con la conciencia cívica y ciudadana en las moto-taxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015. Es decir, a mayor infracción de las normas de tránsito, menor será el nivel de conciencia cívica y ciudadana; la cual también es explicada solamente por el 1,5% de la normatividad; la diferencia es ocasionada por causas ajenas; es decir, cuantos menos accidentes ocurran como consecuencia de respetar las normas de tránsito, significa que hay un mayor nivel de conciencia cívica en los ciudadanos.

*Palabras clave: Seguridad vial y conciencia cívica y ciudadana*

## **ABSTRACT**

The present investigation entitled "Road Safety and Civic Civic Consciousness in Mototaxistas of the City of Yurimaguas 2015, had as main objective to determine the degree of relationship between road safety and civic and civic awareness in motorcycle taxi drivers in the city of Yurimaguas 2015. Regarding, the design was descriptive correlational. I worked with a sample of 300 motorcycle taxi drivers; the information collected was made through the surveys, these instruments were validated by the expert judgment. To obtain the results, the obtained data was processed by the Microsoft Excel and the SPSS V22 program; and they were presented in tables and graphs.

The result obtained, according to the statistical decision rule and to the very low correlation obtained ( $r = -0.129$ ) at a significance level of  $p = 0.013$  with a unilateral statistical examination whose p-value is lower ( $p \leq 0.05$ ); the null hypothesis is rejected and the alternative hypothesis is accepted. Concluding, that road safety at the level of traffic regulations is inversely related to civic and civic awareness in moto-taxi drivers of the city of Yurimaguas, 2015. That is, the greater the infraction of traffic regulations, the lower the level of civic and civic awareness; which is also explained only by 1.5% of the regulations; the difference is caused by other people's causes; that is, the fewer accidents that occur as a result of respecting traffic regulations, means that there is a higher level of civic awareness among citizens.

Keywords: Road safety and civic and citizen awareness

## I. INTRODUCCIÓN

### 1.1. Planteamiento del problema

La accidentalidad en las vías, es un problema de salud pública que genera un fuerte impacto social y económico en gran parte de la población a nivel mundial, este fenómeno se genera debido a los malos comportamientos individuales y colectivos de los diferentes actores viales.

En el *informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* de 2009 se expone que Colombia es un país de ingresos medianos que posee un total de 4.951.225 vehículos, presenta un número de 5.409 víctimas mortales por accidentes de tránsito, de las cuales el 17.2% son conductores o pasajeros de vehículos de cuatro ruedas, el 36.1% conductores o pasajeros de vehículos de dos y tres ruedas, el 7.7% ciclistas, el **33.6% peatones** y el 5.5% restante son usuarios sin especificar, de acuerdo con **Rodríguez, M. (2010)**, el estudio de las lesiones causadas por el tránsito (LCT) en Latinoamérica, se ha enfocado en los conductores y ocupantes de vehículos, los peatones, poco se tienen en cuenta, aun cuando son actores relevantes y constantes en las vías, por lo anterior se hace necesario la construcción de propuestas educativas que involucren el aprendizaje y cumplimiento de las normas de tránsito y de igual manera el respeto por el peatón teniendo en cuenta sus niveles de vulnerabilidad.

En Latinoamérica se destacó el afán de algunos países como México, Argentina, Perú y Colombia por reducir el nivel de accidentalidad y mejorar la seguridad vial, que aunque todavía es considerado insuficiente, puede ser el primer paso para generar un posible cambio, para ello resulta necesario crear más estrategias a nivel político que contribuyan con la disminución de cifras de accidentalidad y se sancione de manera ejemplar a los infractores. Cabe mencionar que de no existir una transformación en las leyes al respecto, en el 2030 los accidentes de tránsito serán la quinta causa de muerte en el mundo.

Asimismo, la OMS ubica a Guatemala como el cuarto país de Latinoamérica con mayor número de accidentes de tránsito y donde existen menos medidas de prevención de los mismos; lo anterior, debido a la existencia de un código de tránsito deficiente, la poca orientación en los centros educativos en cuanto a seguridad vial y la necesidad de crear óptimas políticas de estado que reglamenten estas temáticas.

En el Perú, el diagnóstico presentado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial refiere que los accidentes de tránsito constituyen un importante problema de salud pública, cuya prevención eficaz y sostenible exige esfuerzos concertados.

Se estima que cada año en el mundo mueren 1.2 millones de personas y 50 millones resultan heridas a consecuencia de diferentes tipos de accidentes de tránsito, con un costo económico aproximado de 518 mil millones de dólares anuales, lo que representa para cada país un promedio del 1.5% del producto bruto interno (PBI). Las proyecciones indican que estas cifras aumentarán en torno al 65% en los próximos 20 años, de no existir un renovado compromiso con la prevención.

En nuestro país, como consecuencia del proceso de industrialización y la migración del campo a la ciudad, las zonas urbanas experimentaron, en las últimas décadas, un crecimiento acelerado y altamente desordenado.

Dada la creciente necesidad de trasladarse, aparecieron y luego proliferaron en nuestro sistema de transporte urbano, especialmente en el interurbano, los vehículos conocidos como "combis" y "coaster", del mismo modo que los vehículos ligeros (ticos) y moto taxis, que brindan servicios de taxi, incursionando en el sistema de transporte local. En este contexto, el transporte público, urbano e interurbano, es percibido como uno de los principales problemas existentes, que diariamente agravan la seguridad vial de todas las localidades del país.

Aunado a ello, por mencionar algunos que repercuten en la calidad de vida de la población, surgieron nuevas distorsiones sociales, como la informalidad en el transporte, la contaminación ambiental, la antigüedad del parque automotor, la sobreoferta de transporte público, el rápido deterioro de las vías de circulación, el caos vial,

Los actuales índices de accidentalidad en el Perú constituyen una razón suficiente para dar inicio al proceso de restauración de la seguridad vial nacional. El problema de los accidentes de tránsito es complejo y, por lo general, se pueden aplicar varias soluciones a un mismo problema. Sin embargo, es importante reconocer que la mayoría de estos accidentes no son atribuibles a una sola causa, sino que son el resultado de la relación entre los componentes que conforman el sistema de seguridad vial.

Asimismo, la Provincia de Alto Amazonas, específicamente la ciudad de Yurimaguas, no está ajena a esta problemática, puesto que a diario se suscitan accidentes de tránsito originados muchas veces por la imprudencia del peatón y/o conductor.

Por ello, el problema enmarcado en este trabajo de investigación es la falta de una conciencia cívica y ciudadana en el gremio de moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas. Esta situación permite que no contemos con ciudadanos y ciudadanas, capaces de prever accidentes de tránsito, a esto podemos citar varias hipótesis causales de esta problemática; entre ellas, resalta la deficiente aplicación de la seguridad vial. En efecto, se demuestra la asociación entre las variables del caso.

## **1.2. Trabajos previos**

**Naranjo, A. (2015)** en su trabajo de investigación “Campaña visual de concientización para cumplir las Normas de tránsito y seguridad vial”. Llegó a la conclusión que los habitantes expresaron que los accidentes de tránsito son ocasionados principalmente por la irresponsabilidad de los propios conductores, lo que indica, que estos choferes no toman conciencia sobre la responsabilidad que recae sobre ellos la vida de sus

pasajeros. Por otra parte, se evidencia la falta de cultura vial de los pobladores, por lo que, nadie respeta las normas de tránsito, esto ocasiona que no exista un control sobre los permisos de conducir en menores de edad.

**Barrera, J. (2015)** Implementación de acciones de prevención de accidentes de tránsito: un estudio de caso de las instituciones educativas en Lima Metropolitana, durante el 2014-2105”. Llegó a la conclusión, que existen mecanismos de coordinación entre los actores involucrados en materia de seguridad vial y que se dieron mediante leyes, consejos, comisiones, protocolos entre otros. En cuanto a estos mecanismos existentes hay un gran vacío en el cumplimiento de las reglas de juego establecidas formalmente. En consecuencia, mientras el Ministerio de Transportes no tenga la suficiente capacidad de acción directa sobre el cumplimiento de las normas de tránsito; se seguirá viviendo la informalidad en los transportistas y los accidentes seguirán incrementándose por la irresponsabilidad de los conductores.

**Gallardo - Zavallos, G. (2015)** en su tesis, “La seguridad vial en el Perú”. Llegó a la conclusión que, las muertes anuales en las carreteras peruanas van de aumento cada día. Para reducir el número de muertes en las carreteras en el Perú se requieren algunos cambios en el sistema de seguridad vial. El primer paso debe ser el reconocimiento de que la seguridad vial en Perú es un problema y existen soluciones, el segundo paso es tener un campeón nacional de seguridad vial. El tercer paso es iniciar un Programa de fortalecimiento de la capacidad de seguridad vial basado en Perú. Mientras que la las estadísticas tienen un error marginal muy grande, en algún lugar del orden de 50 a 70 porcentaje estimado bajo informes, el mensaje es fuerte y claro; Perú tiene caminos peligrosos. Entre 3500 y 6000 personas mueren anualmente en las carreteras. El número aumentará a 4500 o 7000 para el año 2020 si nada se hace para detener estas absurdas muertes. En Perú, desde aproximadamente el 80 al 90 por ciento de los la población es católica, la Iglesia a través del Cardenal en Lima, podría ser el representante de



seguridad vial; este rol cumple con ayudar a solucionar el problema y a organizar campañas de sensibilización sobre la seguridad vial.

**García, A. (2013)** en su propuesta para mejorar la seguridad vial de una carretera de elevada accidentada, utilizando tecnologías ITS. Llegó a la conclusión, en la actualidad no se cuentan con experiencias de aplicación de tecnologías ITS y soluciones integradas en las carreteras; dado a los compromisos adquiridos están obligados a proveer ciertos niveles de seguridad y presentación a los usuarios de la infraestructura. Es por ello, que es necesario que se implementen la aplicación de tecnologías ITS en un tramo demostrativo para adquirir experiencia y criterios de selección en la adquisición, implementación y operación de nuevas tecnologías. Con la implementación de un software se podrá tener un mayor control sobre los conductores, se podrá regular la velocidad y evitar accidentes que lamentar.

**Herrera, N. (2014)** en su tesis “Educación y conciencia en seguridad vial, tanto para peatones como para conductores profesionales y no profesionales en la ciudad de Quito. Llegó a la conclusión, para reducir las muertes en las carreteras se vive una fuerza creciente de ola de accidentes de tránsito que además de muertes dejan personas con discapacidad, cambiando por completo la vida normal de los ciudadanos. Con la elaboración de las pastillas, así como las diligencias que se han hecho para que estas sean una realidad dejan una satisfacción muy grata y permiten ser parte activa de la sociedad.

### **1.3. Teorías relacionadas al tema**

**La seguridad vial**, según el **MTC (2001)** es la prevención que se tiene que tener en cuenta para poder prevenir los accidentes de tránsito, o en todo caso la concientización para que disminuya el índice de accidentes que hoy en las grandes urbes se da día a día y a cada instante. Es importante aclarar que las movilidades que más causan accidentes son las motos lineales y los carros de transporte masivo.

Por otra parte, las organizaciones encargadas de regular el tránsito, MOPT (2001) están buscando mecanismos para crear conciencia en la población de esta manera, evitar accidentes y salvaguardar la vida de los ciudadanos. Por otra, parte las municipalidades en convenio con los bomberos, están trabajando juntos en campañas de sensibilización y educación vial, teniendo como aliados a la escuela.

Algunos puntos que se debe tener en cuenta:

- Manejar con precaución y a la defensiva.
- Ser cortés con los peatones.
- Ceder el paso a los discapacitados y a los ciclistas.
- Estar prevenidos y con los cinco sentidos alertas.

La priorización en la utilización de los espacios públicos por orden de importancia:

- Los peatones entre niños y adultos mayores.
- Los deportistas
- Los trabajadores que hacen servicio de transportes, mensajería, etc.

Por otra parte, es importante que todo conductor debe conocer y practicar las normas de tránsito, saber sus derechos y deberes como conductor; si embargo, hoy en día, en algunas ciudades se ve como adolescentes conducen de manera irresponsables vehículos a toda velocidad, poniendo en riesgo la vida e integridad física de los transeúntes.

Lo que deben saber todo peatón es que, los conductores deben darle preferencia sobre su desplazamiento; lamentablemente, en Latinoamérica, la cultura vial es escasa en los conductores. Por ejemplo, en Europa, específicamente en Italia, los conductores se estacionan para dar pase al peatón, esté o no el semáforo en rojo; en cambio en los países sudamericanos, los peatones tienen que dar pase a los conductores, y hasta corren el riesgo de ser arrollados por sacar el pie de la acera.

En cambio, para British Council Perú (2007) propuso algunas obligaciones para que tengan en cuenta los peatones:

- Siempre se debe cruzar las calles transitadas por las esquinas o por las zonas marcadas.
- Mirar por todos los lados en caso de no existir un semáforo.
- Subir a un carro cuando este se haya detenido totalmente.
- Respetar las señales de tránsito, y escuchar atentamente las indicaciones de policía de tránsito.

**Seguridad activa:** significa, cuando un conductor está al volante concentrado y a la defensiva, de esta manera, evita accidentes; estos mecanismos son:

**Sistema de retrovisores:** su vehículo debe contar con equipamiento básico, como espejo retrovisor, y los intermitentes requeridos.

**Sistema de iluminación:** Antes de circular debe cerciorarse que las luces del carro están en perfectas condiciones, verificar la luz corta y larga. (Castillo, L., 1997)

**Seguridad pasiva.** En este caso, se busca apaciguar y minimizar los hechos negativos, cuando se diera el accidente de manera inevitable, por lo que es necesario tener en cuenta:

- Verificar que tenga suficiente según la distancia a recorrer.
  - Evita fuga de combustible.
  - Tomar las precauciones sobre el radiador y carburador, controlando el nivel del agua.
  - Estar al día con el pago de seguro del vehículo.
  - Tener al día al botiquín, con medicinas esenciales para dar primeros auxilios.
  - El extinguidor debe estar cargado y al alcance de las manos.
- (Concha, P., 2012)

En cuanto, a la CNSV (2007), expresó que todas las Leyes y Normas que rigen nuestras acciones en la sociedad, sirven para regular el comportamiento de los ciudadanos, es importante manifestar que la

sociedad tiene normas donde cada individuo tiene que respetar para convivir en armonía con los demás. Sin embargo, existen algunas personas que hacen caso omiso a las reglas propuestas por las autoridades teniendo actitudes de irresponsabilidad, invadiendo el derecho de los demás, y contraviniendo los mandatos que por ley están establecidos en una determinada nación. Esto perjudica enormemente, el orden y el respeto a los derechos de los demás, no se puede andar en el mundo haciendo lo que venga en gana, por el solo hecho de sentirse libres.

Una de las normas que más evasión tiene con respecto a su cumplimiento, son las reglas de seguridad vial, en nuestras sociedades urbanas, este tema está cada vez más vulnerable, debido al alto índice de accidentes de tránsito que se dan día a día y por la irresponsabilidad de los conductores, que no toman conciencia en respetar las Reglas de Tránsito y poner en riesgo la vida de un peatón. La mayor cantidad de accidentes de transporte se da en las ciudades, siendo las causantes personas menores de edad, o personas en estado de ebriedad, la mayoría por imprudencia del conductor. En cambio, en las carreteras los accidentes son mucho menos, la causa es por fallas técnicas o por situaciones naturales como tormentas o lluvias torrenciales.

Quizás los accidentes disminuirían, si las autoridades pondrían un mejor control en todos los transportistas; es sabido que la informalidad reina en los medios de transportes masivos; existen conductores que sus vehículos tienen papeletas acumuladas y siguen transitando como si nada pasara, la mayoría de los vehículos de transporte público no tiene revisión técnica, hay choferes con el brevete vencido y algunos no tienen la licencia de conducir. Frente a esta realidad, las autoridades competentes, nada hacen para ordenar el tránsito y hacer que se cumplan las leyes viales.

Lo que se busca, es disminuir los accidentes de tránsito, sin embargo, como se explicó líneas arriba, no es un trabajo solo de Normas o leyes, o solo de competencia del Ministerio de Transportes; esto va más allá,

es decir, es un compromiso de todos, la tarea de respetar las señales de tránsito, contar con licencia de conducir, tomar conciencia de la importancia de la vida y de los demás, (Garrido, V., 2002).

Existen muchas medidas de prevención que buscan evitar accidentes de tránsito, dentro de ellas tenemos, las famosas multas por infracción; las batidas, los patrullajes nocturnos, etc. lamentablemente, ninguna de estas medidas, dio buen resultado; si bien, sirvió, para conocer el índice de irresponsabilidad de los conductores, pero, no para evitar los accidentes de tránsito.

En el Perú, las sanciones están normadas, pero todo queda en el papel, ya que nadie hace cumplir los pagos, a diario se ve a personas que les detienen en estado de ebriedad o por alguna otra infracción, pero más tarde están libres y conduciendo sus vehículos como si nada ha pasado. Las multas establecidas son quedan de lado, las autoridades son indiferentes a esta realidad. Si en verdad las infracciones fueran castigadas, otra sería la realidad vial en nuestro país.

Para, Hernández, A. (2003), con la aparición del teléfono móvil se vino a agudizar el problema de los accidentes de tránsito; si bien, es un aparato imprescindible para la comunicación personal; pero muy peligroso para los conductores, porque muchos de ellos, usan conducir hablando por celular, lo que ocasiona muchas veces accidentes de tránsito. Las grandes empresas de telefonía para facilitar el uso de estos aparatos han creado dispositivos que permiten que el conductor converse mientras maneje su automóvil, los llamados hands free o manos libres, sin embargo, no disminuyó el riesgo de accidentes; ya que, en vez de hablar chatean ocasionando que se distraigan y tengan un desenlace fatal. Estudios han demostrado que el uso de celulares durante la conducción de un vehículo aumenta el riesgo de accidente entre 5 a 10 veces más.

Los conductores tienen la mala costumbre de contestar sus teléfonos cuando el carro está en marcha, sin tener en cuenta del peligro que este

ocasiona. Es menester saber que en esos momentos nuestros sentidos no están al 100% concentrados en el manejo, ya que el teléfono es un distractor y el conductor estará más pendiente e interesado en la conversación. Queda demostrado que hablar por celular es un riesgo inminente durante la conducción de un vehículo, produce desconcentración; asimismo, manejar hablando por teléfono es igual al riesgo de conducir ebrio.

Para evitar accidentes de tránsito, se debe contestar el teléfono estacionando el vehículo, respetemos las señales de tránsito, evitar discutir durante el trayecto, dejar de reproducir videos, esto también es un distractor perjudicial; si seguimos estas pautas, estaremos salvaguardando la integridad física de nuestros pasajeros y de los peatones. Es hora de empezar a tomar conciencia, de respetar la vida propia y de las demás personas; es una decisión que no cuesta nada solo de prevenir, seguir los lineamientos urbanos, ser personas conscientes de la gran responsabilidad que tienen de estar frente al volante.

Si todos los conductores tomarían las precauciones necesarias, los accidentes de tránsito disminuirán grandemente, eso no significa que se erradicaría por completo; lo que pasa es, que los accidentes hubiera por casos fortuitos más no ocasionados por la irresponsabilidad del hombre. (Isoba, M., 2002)

Urge que las autoridades de transporte y comunicaciones, realicen campañas de sensibilización por los diferentes medios de comunicación; asimismo, debe haber mayor control en las carreteras y las zonas donde no haya semáforos; se debe hacer cumplir las leyes de tránsito y se sancione al que lo merece. De esta manera, se estará demostrando que las normas están para cumplirlas y no para leerlas.

Según, CNSV (2005), el 98% de los accidentes son causadas por irresponsabilidad de los conductores; tales como ebrios, menores de

edad, y un 2% son causados por fallas mecánicas y/o fenómenos naturales.

Entre las principales causas podemos mencionar:

- ✓ Desconocimiento del funcionamiento de los elementos del automóvil.
- ✓ Desconocimiento de las señales de tránsito.
- ✓ Carros deteriorados y fuera de circulación.
- ✓ Con el freno fallido.
- ✓ Circular sin permiso de operaciones.
- ✓ Fallas técnicas, sin revisión técnica.
- ✓ Intermitentes defectuosos.
- ✓ Luz larga quemada.
- ✓ Prelación, desconocimiento de ella o temeridad al ponerla en práctica.
- ✓ Cansancio o fatiga por abuso del tiempo de conducción y sus circunstancias.
- ✓ Autopistas, desconocimiento, adrede o no, de las normas de circulación que aplican para su uso.
- ✓ Temeridad al circular con o entre camiones, autobuses y otros vehículos de gran envergadura.
- ✓ Conducir irresponsablemente en cuanto a los otros usuarios, la naturaleza, las técnicas, normas y leyes.
- ✓ Vías especiales, utilizadas en forma incorrecta por desconocimiento de normas que aplican en ellas.

Sólo puede hablarse de accidente involuntario cuando se alude a la parte pasiva de la acción, es decir, a quien se involucra en un accidente de tránsito sin poder evitarlo. Porque, salvo la intervención de la naturaleza, gran parte de los accidentes son predecibles y evitables. Un porcentaje menor de ellos se debe a fallas de fabricación de vehículos, lo cual no excluye atribuirles un "error humano consciente". Posteriores investigaciones de estos "incidentes" han corroborado esta afirmación. (CNSV, 2005)

Los accidentes de tráfico tienen diferentes escalas de gravedad, el más grave se considera aquel del que resultan víctimas mortales, bajando la

escala de gravedad cuando hay heridos graves, heridos leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados.

Siempre hay una causa desencadenante que produce un accidente, que se puede agravar de forma considerable si por él resultan afectadas otras personas, además de la persona que lo desencadena. Asimismo, un accidente puede verse agravado si no se ha hecho uso adecuado de los medios preventivos que no lo evitan, pero reducirían su gravedad. Por ejemplo, no llevar ajustado el cinturón de seguridad o no llevar puesto el casco si se conduce una motocicleta.

Para, Chía, L. (2010), Los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes a la culpabilidad del conductor causante, según la legislación de tránsito de cada país.

- ✓ Conducir bajo los efectos del alcohol (mayor causalidad de accidentes), medicinas y estupefacientes.
- ✓ Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor.
- ✓ Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (Choque frontal muy grave).
- ✓ Desobedecer las señales de tránsito, por ejemplo, pasar un semáforo con luz roja o no detenerse frente a una señal de alto.
- ✓ Circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante).
- ✓ Conducir a exceso de velocidad.
- ✓ Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche.
- ✓ Condiciones no aptas de salud física y mental/emocional del conductor o del peatón (ceguera, daltonismo, sordera, etc.).
- ✓ Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras).
- ✓ Inexperiencia del conductor al volante.
- ✓ Fatiga del conductor como producto de la apnea o falta de sueño.



Factor climatológico y otros:

- ✓ Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos.
- ✓ Semáforo que funciona incorrectamente.
- ✓ Condiciones de la vía (grietas, huecos, obstáculos sin señalización).

Pese a la prontitud con que acontece, un accidente de tránsito no ocurre instantáneamente. Se da como el resultado de una serie de hechos que suceden en un tiempo relativamente corto, que lo llevan a su evolución. Es en el transcurso de esas situaciones que las variables que intervienen en el accidente se van juntando paulatinamente en una serie de posiciones correlativas, hasta que se llega al fatal desenlace.

Dos aspectos que están íntimamente ligados con la ocurrencia de accidentes son el tiempo y el espacio. El tiempo se puede analizar tomando en cuenta los "momentos" previos al accidente que son aquellos segundos o fracciones de éstos.

El espacio es aquel lugar o lugares en que acontecen, en los que se deben definir puntos importantes, en los que ocurren normalmente hechos específicos tales como, la escena con las distintas ubicaciones de los vehículos o peatones participantes en la evolución del siniestro, definidos por un instante y un punto referencial. La unión de diferentes posiciones constituye una etapa del suceso.

Así tenemos que en los accidentes de tránsito se determinan tres etapas: la de percepción, la de decisión y la de conflicto. La primera de éstas sucede en una zona más o menos amplia, que puede o no coincidir con las zonas de las fases siguientes. (Hernández, A., 2003)

La fase de decisión sigue inmediatamente a la de percepción, aunque hay ocasiones en las que no precede a la de conflicto. Por último, la fase de conflicto es la única que puede presentarse sin que previamente hayan sucedido las dos anteriores.

**Etapa de percepción:** se compone básicamente de dos conceptos principales, la percepción posible y la percepción real. Éstos se ubican

dentro de la llamada área de percepción. En la percepción posible, el conductor debe percatarse de que un hecho anómalo se presenta y cómo el mismo podría provocar un accidente. Esta percepción se da en un lugar tal que un conductor que viaja a la velocidad permitida, pueda estar alerta ante la situación que se le pueda presentar. En la percepción real el conductor da por un hecho de que debe enfrentar una situación desfavorable que puede culminar en un percance. El punto de percepción posible es meramente teórico, y el de percepción real es objetivo.

**Etapas de decisión:** en el momento en que el conductor tiene una percepción consciente o inconsciente del peligro que se presenta, viene una etapa de decisión en la cual debe determinar qué medidas o acciones va a tomar para enfrentar la anomalía presentada y evitar al máximo el accidente. El punto de decisión es precisamente el momento en que define la reacción a ejecutar; y el punto de iniciación es cuando se realiza la maniobra. Pese a que estos puntos son distintos, se consideran coincidentes, principalmente por la imposibilidad práctica de diferenciarlos. (Montoro, A., 2002)

**Acción evasiva,** es la maniobra que realiza el chofer para evitar a toda costa el accidente y el **área de acción** es el espacio donde se ejecuta. Realmente esta área empieza cuando ya el conductor puede iniciar cómodamente una acción que lo lleve a evadir el peligro que se presenta. **El punto de decisión** se encuentra siempre dentro del área de acción.

**Etapas de conflicto:** esta es la última etapa en el desarrollo de un accidente de tránsito y comprende el lugar en el que se desarrolla la probabilidad del suceso. El punto de conflicto es cuando el accidente se da y corresponde a la posición de máximo efecto. No obstante, esta es una situación en los accidentes que se producen como consecuencia de otro, o con el fin de evitar el primero (accidentes reflejos), el área de conflicto del principal será una, mientras que el punto de conflicto real puede estar situado fuera de aquélla. (Montoro, A., 2002)

Por eso es importante la fijación de la escena mediante la elaboración de un croquis o plano de las áreas, puntos y posiciones que sirvan de parámetro para determinar las posibles causas del accidente y relacionarlas con las de otros ocurridos en el mismo lugar o zona.

Para, Manso, V. (1995), La educación vial busca que las distintas personas como choferes o conductores, peatones o ciudadanos, puedan mejorar y obtener valores viales, como parte de la educación social. Es importante la información que brindan los medios de comunicación sobre este tema porque facilita el aprendizaje significativo de los individuos para poder afianzar una cultura de seguridad vial.

La seguridad vial requiere de la prevención, de la educación y formación que debemos tener tanto las personas adultas como los niños para un mejor futuro vial. Debemos darles el valor exacto a las palabras, a las ideas que nutren nuestro pensar, pues como pensemos, hablaremos y actuaremos y en consecuencia, en la misma medida seremos responsables de la calidad de vida dentro del Sistema de Transporte Terrestre y, por consiguiente, para el planeta que nos fue dado como hogar, para cuidarlo y preservarlo, no para dañarlo y destruirlo.

#### **1.4. Planteamiento del problema**

##### **Problema General**

¿En qué medida se correlaciona la seguridad vial con la conciencia cívica y ciudadana en la moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015?

##### **Problemas Específicos**

- ¿Cómo se correlaciona la seguridad vial a nivel de la Normatividad y aplicación en el sistema de tránsito con la conciencia cívica y ciudadana en la moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015?
- ¿Cómo se correlaciona la seguridad vial a nivel de los procesos de gestión local con la conciencia cívica y ciudadana en la moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas - 2015?

- ¿Cómo se correlaciona la seguridad vial a nivel de los Programas educativos dirigidos a usuarios con la conciencia cívica y ciudadana en la moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015?
- ¿Cómo se correlaciona la seguridad vial a nivel de la participación social con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015?

### **1.5. Justificación**

El problema planteado por la educación ciudadana es cómo conjuntar lo particular con lo universal, lo nacional con lo internacional y lo individual con lo social. Este problema puede resolverse al integrar la enseñanza sobre los derechos humanos a la educación cívica y ciudadana. Este enfoque abre nuevas rutas para educar sobre la paz, los derechos humanos y la democracia.

Así, la educación ciudadana abarca tanto al individuo como al ciudadano y muestra el camino para que cada ciudadano comprenda de manera individual el tema de la paz mundial y los retos que plantea la globalización de los problemas económicos, ambientales y culturales.

Ya que el desarrollo sostenible, tanto de los seres humanos como del mundo en el que habitan, se encuentra ligado a la calidad de la educación, ha llegado el momento en el que la educación ciudadana sea considerada como parte vital de cualquier sistema educativo y programa de enseñanza.

Al manejar con responsabilidad, respetando los transeúntes y las leyes de tránsito, propiciamos un ambiente de seguridad y confianza en nuestras calles. Antes de romper el orden, piensa. Romper una norma de tránsito tiene consecuencias que puedes evitar.

El manejo responsable implica ser conscientes, respetar las normas y reflexionar sobre los resultados de nuestros actos. Las acciones imprudentes pueden costar una vida, la destrucción de una familia o la pérdida de tus sueños.

## 1.6. Hipótesis:

### Hipótesis general

La seguridad vial se relaciona directamente con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas 2015.

### Hipótesis específicas

- ¿La seguridad vial a nivel de la Normatividad y aplicación en el sistema de tránsito se **relaciona directamente** con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015?
- ¿La seguridad vial a nivel de los procesos de gestión local se **relacionan directamente** con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015?
- ¿La seguridad vial a nivel de los programas educativos dirigidos a usuarios se **relacionan directamente** con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015?
- ¿La seguridad vial a nivel de la participación social se **relaciona directamente** con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015?

## 1.7. Objetivos

### Objetivo general:

Establecer el grado de correlación entre la seguridad vial con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas 2015.

### Objetivos específicos:

- Analizar la relación de la seguridad vial a nivel de la Normatividad y aplicación en el sistema de tránsito con la conciencia cívica y ciudadana en la moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015.

- Evaluar la relación que existe entre la seguridad vial a nivel de los procesos de gestión local con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015.
- Examinar la relación entre la seguridad vial a nivel de los Programas educativos dirigidos a usuarios con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015.
- Determinar la relación entre la seguridad vial a nivel de la participación social con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015.

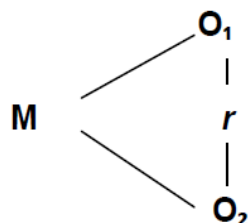
## II. MÉTODO

### 2.1. Diseño de estudio.

**Dankhe (1986)**, divide los tipos de investigación en: exploratorios, descriptivos, **correlacionales** y explicativos. Esta clasificación es muy importante, debido a que según el tipo de estudio de que se trate varía la estrategia de investigación. De acuerdo a la investigación realizada, se utilizó el diseño correlacional; dado que se establecen comparaciones y correlaciones entre el comportamiento de las variables de estudio.

De acuerdo al estudio realizado es una investigación No experimental a nivel descriptivo correlacional; toda vez que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Como señala **Kerlinger (1979, p. 116)**: *"La investigación no experimental o ex post-facto es cualquier investigación en la que resulta imposible manipular variables o asignar aleatoriamente a los sujetos o a las condiciones"*. De hecho, no hay condiciones o estímulos a los cuales se expongan los sujetos del estudio. Los sujetos son observados en su ambiente natural, en su realidad. Además, es un estudio cuantitativo, porque se adquirió datos numéricos y de corte transversal, puesto que fueron obtenidos en un determinado tiempo.

Esquema del diseño:



Dónde:

M = Muestra representada por los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas

O<sub>1</sub> = Observaciones referidas a la seguridad vial

O<sub>2</sub> = Observaciones referidas a la conciencia cívica y ciudadana

r = Relación de las variables de estudio.

### Variables, operacionalización

Variable 1	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	indicadores	Escala ordinal
LA SEGURIDAD VIAL	Consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier medio de desplazamiento terrestre (moto taxis, motocicleta, bicicleta) Ministerio de	Para conocer sobre el nivel de conocimiento de seguridad vial por parte de los conductores de motocicleta lineal y trimóviles, se aplicará una encuesta, que permitirá tomar acciones en busca de una pronta solución.	<b>Normas de tránsito</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personas con educación en seguridad vial</li> <li>• Reuniones permanentes con las autoridades locales, aliados estratégicos.</li> <li>• Acciones de sensibilización.</li> <li>• Cultura de la población sobre la seguridad vial.</li> </ul>	Nunca Rara vez Alguna vez Casi siempre Siempre
			<b>Procesos de gestión local</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conocimiento de reglamento de tránsito de los conductores de motokar y motos lineales.</li> <li>• Organización de motocarristas en comités.</li> <li>• El trabajo de la policía para promover la seguridad vial.</li> </ul>	
			<b>Programas educativos dirigidos a usuarios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participación activa de los conductores de motocicletas en campañas de sensibilización.</li> <li>• Participación de la escuela en educación vial.</li> </ul>	

	Obras Públicas y Transportes, (2001)			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Convenios de la municipalidad con instituciones educativas.</li> </ul>	
			<b>Participación social</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La población de Yurimaguas está comprometida con la seguridad vial.</li> <li>• Existen programas y organismos que se dedican a promover la seguridad vial de los conductores y peatones.</li> <li>• En los cursos de capacitación sobre seguridad vial la participación es masiva.</li> </ul>	
<b>LA CONCIENCIA CÍVICA Y CIUDADANA</b>	Es promover principios y forjar valores éticos, cívicos-ciudadanos y democráticos en la población para la consolidación de una democracia real y participativa en la que se evidencie el qué somos, qué queremos, qué necesitamos como sociedad en virtud de ser mejores individuos para el bien colectivo y del nuestro.	Para conocer el nivel de conciencia cívica y ciudadana, se aplicó una encuesta a los motocarristas, con el resultado se busca, tomar acciones que redundarán en bien de la población.	<b>Convivencia democrática</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las señales de tránsito son respetadas por los motocarristas.</li> <li>• Los transportistas de motocicletas conocen las señales de tránsito.</li> <li>• Los accidentes de tránsito se dan por irresponsabilidad del transeúnte.</li> </ul> <p>El municipio capacita constantemente a los conductores de motocicletas sobre temas de conciencia cívica.</p>	<p>Totalmente de acuerdo</p> <p>En desacuerdo</p> <p>Indeciso</p> <p>De acuerdo</p> <p>Totalmente de acuerdo</p>
			<b>Participación democrática</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las instituciones gubernamentales velan por la seguridad de los peatones.</li> <li>• En los talleres sobre educación vial incluyen a menores de edad.</li> <li>• Las sugerencias de los asistentes son tomados en cuenta por las autoridades.</li> <li>• La escuela es un aliado importante para crear conciencia cívica y ciudadana en las personas.</li> </ul>	

Fuente: Elaboración propia

## 2.2. Población, muestra y muestreo

### Población

Estuvo conformada por todos los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas, que hacen un total de 3000 **personas**; distribuidos en los diferentes gremios y asociaciones.



## **Muestra**

Estuvo conformada por 300 moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas.

## **Muestreo.**

La muestra fue seleccionada de manera no probabilística y por conveniencia. **Para Castro (2003)**, el muestreo no probabilístico, viene a ser la elección de los miembros para el estudio, dependerá de un criterio específico del investigador, lo que significa que no todos los miembros de la población tienen igualdad de oportunidad de conformarla. La forma de obtener este tipo de muestra es: muestra intencional u opinática y muestra accidentada o sin norma.

## **2.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

### **Técnica**

Para el presente trabajo de investigación se empleó como técnica la encuesta, que se aplicó a los miembros de la Federación Provincial de moto taxistas de Alto Amazonas de la ciudad de Yurimaguas.

### **Instrumentos**

Para la recolección de datos del presente trabajo de investigación, se empleó como instrumentos dos encuestas:

- **Encuesta para medir la seguridad vial**

Este instrumento fue elaborado teniendo en cuenta las dimensiones e indicadores de la variable, fue estructurado en base a 18 ítems: 04 corresponden a la normatividad y aplicación en el sistema de tránsito, 04 a los procesos de gestión local, 05 a los programas educativos dirigidos a usuarios y 05 a la participación social.

- **Encuesta para medir la conciencia cívica ciudadana.**

El instrumento en mención se elaboró teniendo en cuenta las dimensiones de la variable en estudio, consta de 17 ítems, 09 corresponden a la dimensión convivencia democrática y 08 a la participación democrática.

### **La validación de los instrumentos**

La validación de instrumentos se realizó mediante juicios de expertos, procediendo luego a estimar la confiabilidad a partir del coeficiente alfa crombach, siendo para seguridad vial 0.85 Crombach muy alta y para la conciencia cívica y ciudadana 0.84 muy alta.

#### **2.4. Métodos de análisis de datos**

Los datos cuantitativos fueron ordenados y procesados mediante el Microsoft Excel y el programa estadístico SPSS V22; para la presentación y análisis de los datos referidos en cada una de las variables, se utilizaron estadísticos como: tabla de frecuencias, gráficos de barras, porcentaje, media aritmética y desviación estándar.

Para establecer el grado de acercamiento y dirección de las variables, se utilizó Spearman.

Luego se determina las hipótesis estadísticas:

Hipótesis estadística:

**$H_0 : r = 0$**  No existe relación directa y significativa entre la seguridad vial y la conciencia cívica ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015.

**$H_0 : r \neq 0$**  Existe relación directa y significativa entre la seguridad vial y la conciencia cívica ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015.

Dónde:

**$r$**  : Es el grado de correlación que existe entre la seguridad vial y la conciencia cívica y ciudadana.

### III. RESULTADOS

#### 3.1. Análisis descriptivo

En la tabla 01 se presentan las principales medidas descriptivas que describen y permiten explicar el comportamiento de las variables de estudio; tanto de la seguridad vial, como de la conciencia cívico ciudadana y sus respectivas dimensiones; notándose, una media de **31 puntos** con una desviación estándar de 9.21 desviaciones respecto a la media para la seguridad vial; mientras que para la variable conciencia cívico ciudadana, se obtuvo una media de **46 puntos** y una desviación estándar de **9.28** desviaciones respecto a la media; estas medidas de dispersión y centralización revelan que las puntuaciones son bastante heterogéneas y dispersas entre sí. Distinguiéndose además, que el rango obtenido o la diferencia entre el puntaje máximo y el mínimo son de **57** puntos para la variable seguridad vial; mientras que para la variable conciencia cívica ciudadana son de **66** puntos; esto demuestra una alta dispersión de las puntuaciones obtenidas en cada una de las dimensiones.

**TABLA 01**

---

## MEDIDAS ESTADÍSTICAS SOBRE LA SEGURIDAD VIAL Y LA CONCIENCIA CÍVICA CIUDADANA - YURIMAGUAS, 2015

VARIABLES Y DIMENSIONES	Muestra	Rango	Puntaje Mínimo	Puntaje Máximo	Media	Desviación estándar
<b>Seguridad vial</b>	<b>300</b>	<b>57</b>	<b>10</b>	<b>67</b>	<b>31</b>	<b>9.21</b>
• Normas de tránsito	300	17	0	17	5	3.28
• Compromiso vial	300	17	0	17	6	3.17
• Programas educativos	300	18	2	20	9	3.67
• Participación ciudadana	300	18	2	20	11	3.83
<b>Conciencia cívica ciudadana</b>	<b>300</b>	<b>66</b>	<b>6</b>	<b>72</b>	<b>46</b>	<b>9.28</b>
• Convivencia democrática	300	31	5	36	26	6.37
• Participación democrática	300	35	1	36	20	4.56

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos presentados en la matriz de datos (Ver anexo)

De manera equivalente, ocurre con las medidas estadísticas para las dimensiones de cada una de las variables. En ese sentido, se obtuvo una media de 5 puntos con una desviación de 3,28 desviaciones respecto a la media para la dimensión normas de tránsito; igualmente se alcanzó una media de 6 puntos con una desviación de 3.17 desviaciones respecto a la media para la dimensión compromiso vial; así como, se alcanzó una media de 9 puntos con una desviación de 3,67 desviaciones respecto a la media para la dimensión programas educativos y por último, se alcanzó una media de 11 puntos con una dispersión de 3,83 puntos respecto a la media para la dimensión participación ciudadana.

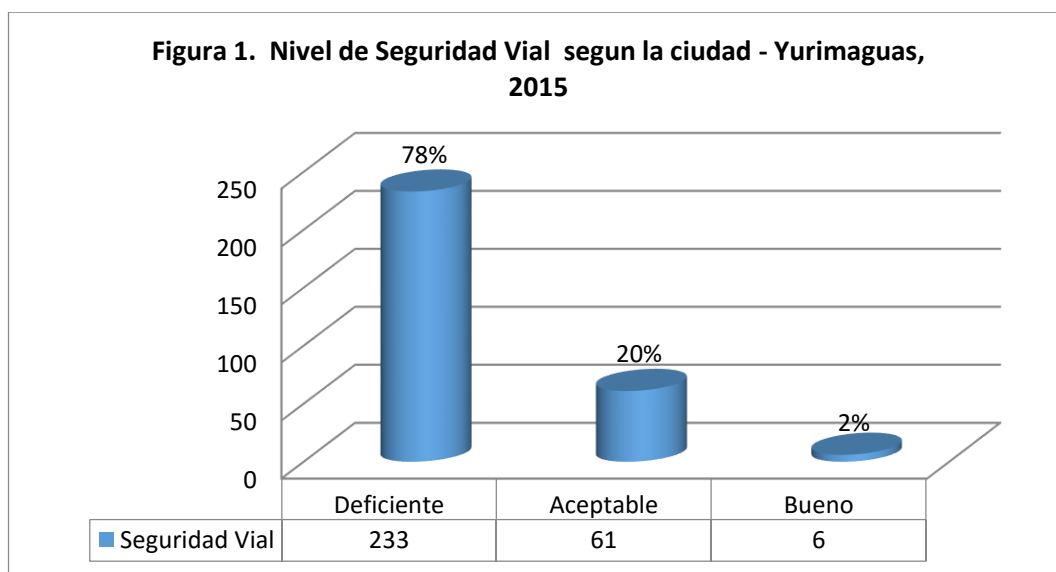
Asimismo, respecto a las dimensiones de la variable conciencia cívica ciudadana, se alcanzó una media de 26 puntos con una media de 6,37 desviaciones respecto a la media para la dimensión convivencia democrática y una media de 20 puntos

con una desviación de 4,56 desviaciones respecto a la media para la dimensión participación democrática.

**TABLA 02**  
**LA SEGURIDAD VIAL SEGÚN LOS MOTOTAXISTAS DE LA CIUDAD**  
**DE YURIMAGUAS, 2015**

ESCALA		Cantidad	Porcentaje
Deficiente	0 - 36	233	78
Aceptable	37 - 55	61	20
Bueno	56 - 72	6	2
T O T A L		300	100

Fuente. Datos organizados a partir de la Matriz de datos (Anexo) respecto a las puntuaciones sobre la Seguridad vial asignados por los mototaxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015



Fuente. Elaboración propia, a partir de los datos presentados en la tabla 2

Ahora, respecto a la seguridad vial se organizó la **tabla 02 y figura 01**, en la que se muestra las opiniones de los encuestados respecto a cómo califican o valoran a la seguridad vial en el ámbito de la ciudad de Yurimaguas; notándose que el 78% de los mototaxistas (233) consideran que existe un deficiente nivel de seguridad vial, con puntajes que oscilan entre 0 y 36 puntos, el 20% de encuestados (61)

expresa que es aceptable, con puntajes que varían entre 37 y 55 puntos y solamente un intrascendente 2% de encuestados (6) señala que la seguridad vial es buena, con puntajes que se ubican entre 56 y 72 puntos respectivamente.

Entonces, se puede afirmar que se conoce muy poco sobre las normas de tránsito, no hay programas de educación vial, desconocen sobre el desarrollo de reuniones permanentes con las autoridades locales, aliados estratégicos (salud, padres de familia, policía, moto taxistas, etc.) sobre seguridad vial, como también que no se perciben acciones de sensibilización y capacitación a la comunidad y menos aún a los moto taxistas en perspectiva de generar compromiso cívico y sobre todo participación ciudadana en temas relacionados a la seguridad vial en la ciudad.

Igualmente, se puede inferir que no hay compromiso cívico respecto al cumplimiento de las reglas de tránsito; es decir, no hay disposición o iniciativa de parte de los mototaxistas para impulsar un trabajo de sensibilización hacia el cumplimiento de las normas que regulan el tránsito. Además, consideran que ni la Policía Nacional del Perú, realiza campañas de sensibilización dirigidos a los jóvenes y adolescentes que conducen vehículos menores.

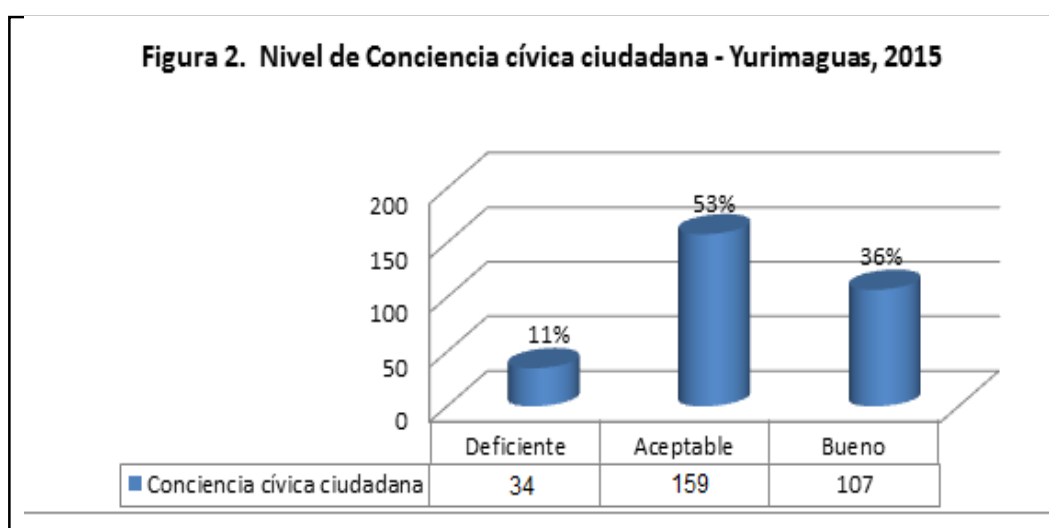
En esa misma lógica del análisis, también se puede afirmar que los moto taxistas no muestran interés por participar en las campañas de sensibilización referente a la educación vial, cuando ésta es organizada por la Municipalidad de Alto Amazonas; por tanto, la participación social en general es deficiente; porque se considera, que al momento de transitar, cada uno se cuida asimismo, se cree que la presencia de los semáforos en todas las calles de la ciudad solucionan los problemas de tránsito, sobre todo cuando son ocasionados por conductores menores de edad y pensando que el gobierno local es el único responsable de realizar señalizaciones y el que debe preocuparse de la educación vial.

**TABLA 03**  
**LA CONCIENCIA CÍVICA CIUDADANA SEGÚN LOS MOTOTAXISTAS**  
**DE LA CIUDAD YURIMAGUAS, 2015**

Escala	Cantidad	Porcentaje
--------	----------	------------

Deficiente	0 - 34	34	11
Aceptable	37 - 51	159	53
Bueno	52 - 68	107	36
T O T A L		300	100

Fuente. Datos organizados a partir de la Matriz de datos (Anexo) respecto a las puntuaciones sobre la Conciencia cívica ciudadana, según la opinión de los mototaxistas, Yurimaguas, 2015.



Fuente. Elaboración propia, a partir de los datos presentados en la tabla 3

En relación a la conciencia cívica ciudadana, en la tabla 03 y figura 02, se presentan la cantidad y porcentaje de apreciaciones asignadas por los mototaxistas encuestados, quienes opinan sobre la conciencia cívica; distinguiéndose, que el 53% de encuestados (159) considera que hay una conciencia cívica **aceptable**, con puntuaciones que se ubican entre 37 y 51 puntos; un 36% de encuestados (107) considera que **es bueno**, con puntuaciones que se ubican entre 52 y 68 puntos y solamente un escaso 11% de los mototaxistas (34), considera que la conciencia cívica **es deficiente**, con puntuaciones que oscilan entre 0 y 34 puntos respectivamente.

En efecto, se asume que los mototaxistas tienen una aceptable y con tendencia a un buen nivel de conciencia cívica ciudadana; porque consideran que las señales de tránsito están ahí para ser respetadas por todos los ciudadanos; también muestran su preocupación por la falta de conocimiento sobre reglas de tránsito y demandan que las capacitaciones sobre conciencia cívica y ciudadana se realice con el apoyo del representante de tránsito de la Municipalidad de Alto Amazonas. No obstante, también manifiestan que son las autoridades las que incumplen las normas y manifiestan un escaso desarrollo de campañas de sensibilización y capacitación en ciudadanía y seguridad vial, razón por la cual no han logrado un nivel razonable de conciencia cívica ciudadana.

### 3.2. A nivel correlacional

Analizar los datos a nivel correlacional, permite establecer el grado de asociación que hay entre las variables y subvariables. Para poder contar con un indicador que permita establecer la relación conjunta entre dos variables, se utiliza el coeficiente de correlación lineal de Pearson, siempre y cuando la distribución de los datos sea de manera normal, en caso contrario se emplea el coeficiente de Spearman o chi cuadrada. La correlación o grado de asociación es una medida de covariación conjunta que permite informarse del sentido de esta y de su relevancia, que está acotada y permite la comparación entre distintas correlaciones.

En este caso, se utilizó Spearman porque según la prueba de Kolmogorov Smirnov, los datos de la seguridad vial y la conciencia cívica ciudadana no proceden de una distribución normal ( $p=0,000 < 0,05$ )

#### Pruebas de normalidad

Variables de estudio	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Seguridad vial	0,102	300	0,000	0,962	300	0,000
Conciencia Cívica ciudadana	0,097	300	0,000	0,966	300	0,000



a. Corrección de significación de Lilliefors

En ese sentido, en la tabla 4 y la figura 3, se presentan y muestran las correlaciones de Spearman entre las variables de estudio con su respectivo nivel de significancia, obtenidas mediante el procesador estadístico SPSS V22. Dichas asociaciones están determinadas y organizadas en base a los objetivos e hipótesis de estudio. Al respecto, se obtuvo un grado de correlación de **-0,143** entre la seguridad vial y la conciencia cívica ciudadana; es decir, hay un grado de **correlación muy baja con dirección negativa**; lo cual significa que hay una relación inversa entre dichas variables. Además, según la regla de decisión estadística y ante la correlación muy baja ( $r=-0,143$ ) a un nivel de significancia de  $p=0,007$  con un examen estadístico unilateral cuyo p-valor es ligeramente menor ( $p\leq 0.01$ ); entonces, se rechaza la hipótesis nula y se acepta que la seguridad vial **se relaciona inversamente** con la conciencia cívica y ciudadana de los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015.

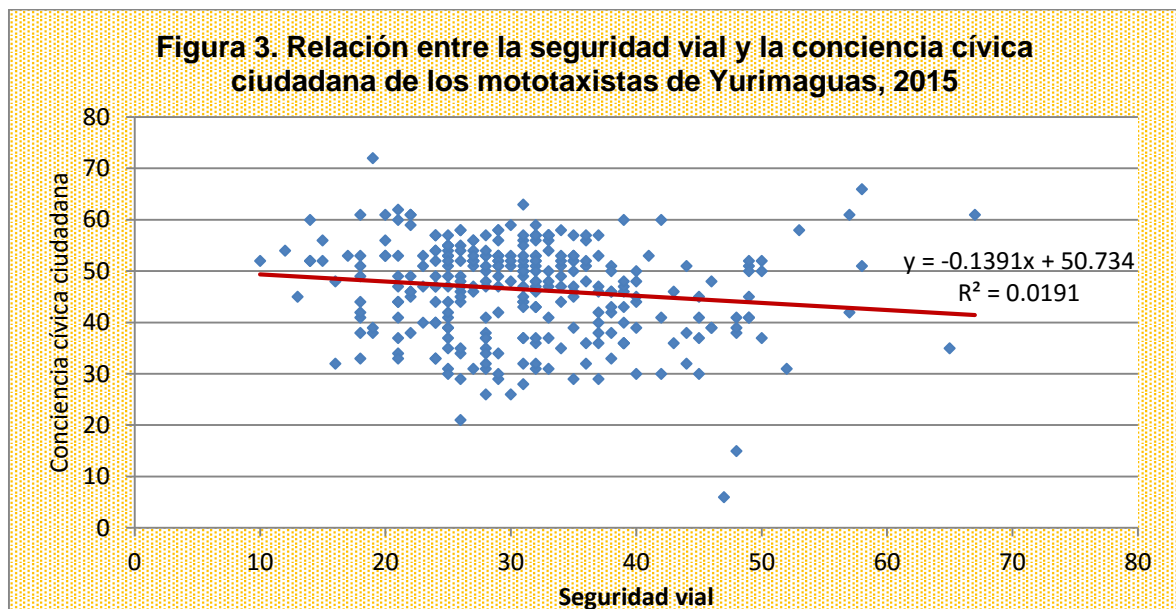
**TABLA 04**  
**PRUEBA DE HIPÓTESIS Y RELACIÓN ENTRE LA SEGURIDAD VIAL Y LA**  
**CONCIENCIA CÍVICA DE LOS MOTO TAXISTAS – YURIMAGUAS, 2015**

<b>Correlación de Spearman</b>	<b>Normas de tránsito</b>	<b>Compromiso vial</b>	<b>Programas educativos</b>	<b>Participación ciudadana</b>	<b>Seguridad vial</b>	<b>Conciencia cívica ciudadana</b>
<b>Normas de tránsito</b>	1,000	,350**	-,029	,285**	,553**	-,129*
Significancia unilateral	.	,000	,310	,000	,000	,013
<b>Compromiso vial</b>	,350**	1,000	,137**	,355**	,677**	-,238**
Significancia unilateral	,000	.	,009	,000	,000	,000
<b>Programas educativos</b>	-,029	,137**	1,000	,176**	,518**	,015
Significancia unilateral	,310	,009	.	,001	,000	,398
<b>Participación ciudadana</b>	,285**	,355**	,176**	1,000	,724**	-,034
Significancia unilateral	,000	,000	,001	.	,000	,280

<b>Seguridad vial</b>	,553**	,677**	,518**	,724**	1,000	<b>-,143**</b>
Significancia unilateral	,000	,000	,000	,000	.	<b>,007</b>
<b>Conciencia cívica ciudadana</b>	-,129*	-,238**	,015	-,034	-,143**	1,000
Significancia unilateral	,013	,000	,398	,280	,007	.
Muestra	300	300	300	300	300	300
** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (1 cola).						
* La correlación es significativa en el nivel 0,05 (1 cola).						

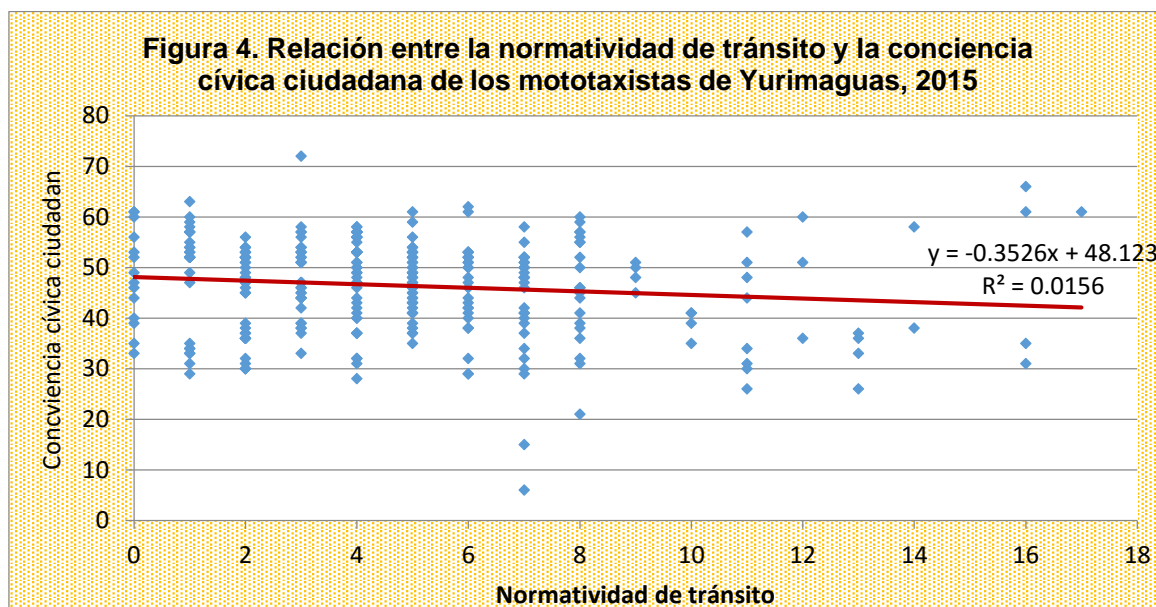
**Fuente.** Elaboración propia, a partir de los datos presentados en la Matriz de datos (Anexo) y procesados en SPSS v22 respecto a los puntajes parciales y totales asignados por los estudiantes a cada una de las variables de estudio.

No obstante, el coeficiente de determinación indica que la conciencia cívica ciudadana depende o es explicada solamente por el 1.9% de la seguridad vial de los mototaxistas y la diferencia se debe a otros factores o causas ajenas a la seguridad vial. Por tanto, se puede asumir que no hay correlación lineal entre ambas variables de estudio.



**Fuente.** Elaboración propia a partir de los datos de la matriz (Ver Anexo) y la tabla 4 respectivamente, referidos a los puntajes asignados por los 300 mototaxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015.

Equivalentemente, en la tabla y figura 4 se aprecia la correlación referente al primer objetivo e hipótesis específica, donde se obtuvo un grado de correlación de **-0,129** entre las normas de tránsito y la conciencia cívica ciudadana; es decir, hay un grado de **correlación muy baja con dirección negativa**; lo cual significa que hay una relación inversa o negativa.

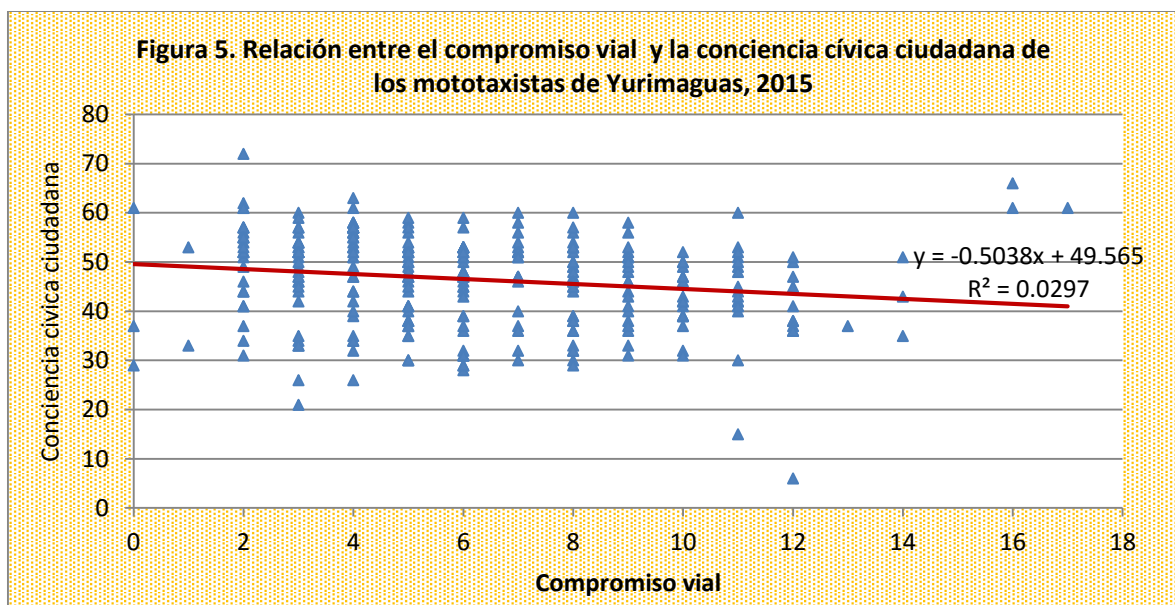


*Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de la matriz (Ver Anexo) y la tabla 4 respectivamente, referidos a los puntajes asignados por los 300 mototaxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015.*

Asimismo, según la regla de decisión estadística y ante la correlación muy baja obtenida ( $r=-0,129$ ) a un nivel de significancia de  **$p=0,013$**  con un examen estadístico unilateral cuyo p-valor es menor ( $p \leq 0.05$ ); se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna. Concluyendo, que la seguridad vial a nivel de la normatividad de tránsito se **relaciona inversamente** con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015. Es decir, a mayor infracción de las normas de tránsito, menor será el nivel de conciencia cívica y ciudadana; la cual también es explicada solamente por el 1,5% de la normatividad; la diferencia es ocasionada por causas ajenas.

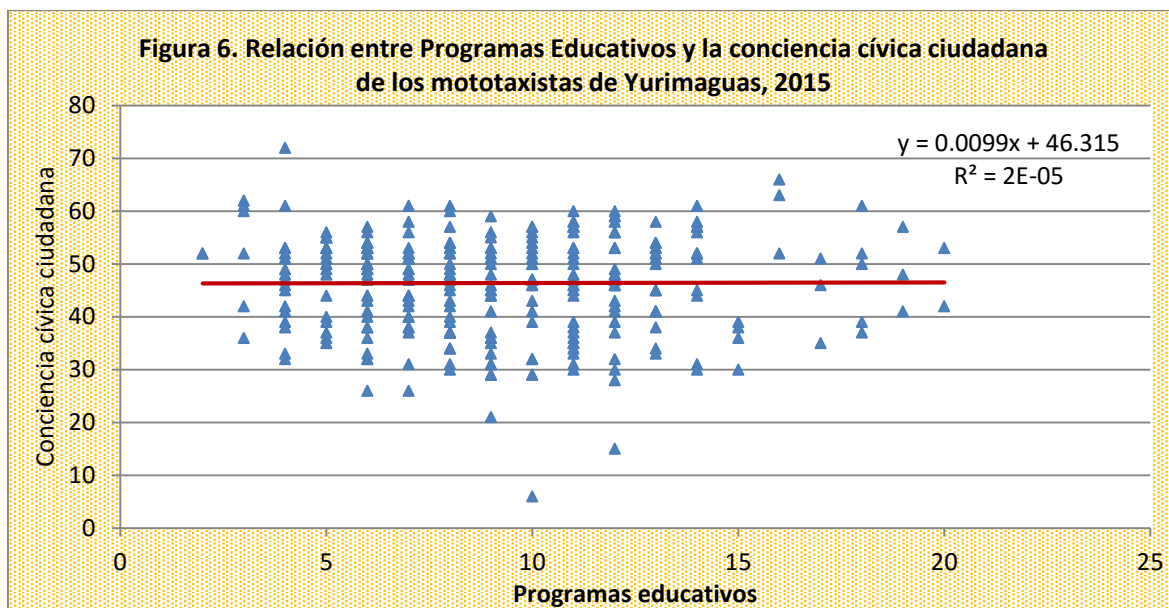
Equivalentemente, en la tabla 4 y figura 5 se aprecia la correlación referente al segundo objetivo e hipótesis específica, donde se obtuvo un grado de correlación

de **-0,238** entre el compromiso vial y la conciencia cívica ciudadana; es decir, hay un grado de **correlación baja con dirección negativa**; lo cual significa que hay una relación inversa. De la misma forma, según la regla de decisión estadística y ante la correlación baja obtenida ( $r=-0,238$ ) a un nivel de significancia de  **$p=0,000$**  con un examen estadístico unilateral cuyo p-valor es menor ( $p\leq 0.01$ ); se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna. Concluyéndose, que la seguridad vial a nivel de compromiso vial se **relaciona inversamente** con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015.



*Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de la matriz (Ver Anexo) y la tabla 4 respectivamente, referidos a los puntajes asignados por los 300 mototaxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015.*

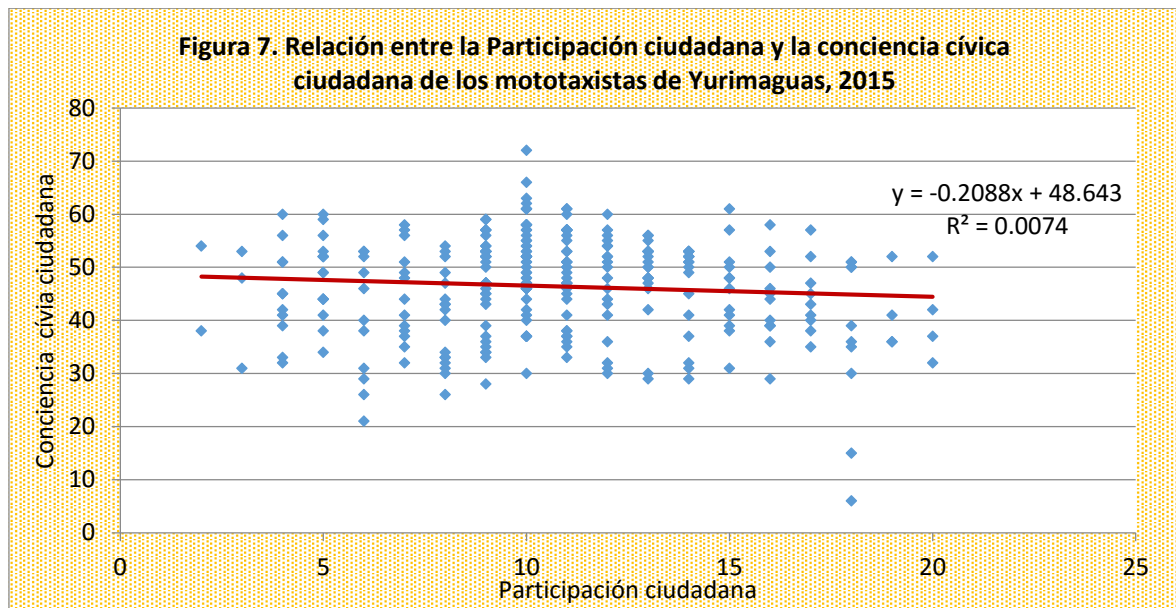
Idénticamente, en la tabla 4 y figura 6 se aprecia la correlación referente al tercer objetivo e hipótesis específica, donde se obtuvo un grado de correlación de **0,015** entre los programas educativos y la conciencia cívica ciudadana; es decir, hay un grado de **correlación muy baja con dirección positiva**; lo cual significa que hay una relación directa o positiva.



*Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de la matriz (Ver Anexo) y la tabla 4 respectivamente, referidos a los puntajes asignados por los 300 mototaxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015.*

De igual manera, según la regla de decisión estadística y ante la correlación baja obtenida ( $r=0,015$ ) a un nivel de significancia de  **$p=0,398$**  con un examen estadístico unilateral cuyo p-valor es mayor ( $p \leq 0.01$ ); se rechaza la hipótesis alterna y se acepta la hipótesis nula. Concluyéndose, que los programas educativos dirigidos a usuarios no se **relacionan significativamente** con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015

Finalmente, en la tabla 4 y figura 6 se aprecia la correlación referente al cuarto objetivo e hipótesis específica, donde se obtuvo un grado de correlación de **-0,034** entre la participación ciudadana y la conciencia cívica ciudadana; es decir, hay un grado de **correlación muy baja con dirección negativa**; lo cual significa que hay una relación inversa.



*Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de la matriz (Ver Anexo) y la tabla 4 respectivamente, referidos a los puntajes asignados por los 300 mototaxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015.*

De igual manera, según la regla de decisión estadística y ante la correlación muy baja obtenida ( $r=-0,034$ ) a un nivel de significancia de  **$p=0,280$**  con un examen estadístico unilateral cuyo p-valor es mayor ( $p \leq 0.01$ ); se rechaza la hipótesis alterna y se acepta la hipótesis nula. Concluyéndose, que la participación ciudadana no se **relacionan significativamente** con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015.

#### IV. DISCUSIÓN

El objetivo general del presente estudio fue establecer el grado de relación entre la seguridad vial con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas 2015. Para ello, se analizaron datos provenientes de la opinión de los mototaxistas, respecto a dichas variables y sus respectivas dimensiones.

Los resultados a nivel descriptivo, señalan que el 78% de los mototaxistas (233) consideran que existe un deficiente nivel de seguridad vial, el 20% de encuestados (61) expresa que es aceptable y solamente un intrascendente 2% señala que la seguridad vial es buena (**tabla 02 y figura 01**) es decir, se percibe un desconocimiento generalizado sobre las acciones de sensibilización, campañas informativas u otros eventos orientados a la seguridad vial en el ámbito de Yurimaguas; la misma que consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier medio de desplazamiento terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta, bicicleta y a pie) En relación a la conciencia cívica ciudadana, se sabe que el 53% de encuestados (159) considera que hay una conciencia cívica aceptable, un 36% de encuestados (107) considera que es bueno y solamente un escaso 11% de los moto taxistas (34) considera que la conciencia cívica es deficiente. Estas cifras demuestran que hay una aceptabilidad respecto a valorar la importancia de la seguridad vial, pero no se pone en práctica; pues consideran que las señales de tránsito están ahí para ser respetadas por todos los ciudadanos; también muestran su preocupación por la falta de conocimiento sobre reglas de tránsito y demandan que las capacitaciones sobre conciencia cívica y ciudadana sean realizadas con el apoyo del representante de tránsito de la municipalidad de Alto Amazonas. No obstante, también manifiestan que son las autoridades las que incumplen las normas y expresan que hay un escaso desarrollo de campañas de sensibilización y capacitación en ciudadanía y seguridad vial; de otro modo, ya se habría alcanzado un nivel razonable de conciencia cívica ciudadana.

El análisis correlacional, demuestra que **hay una correlación muy baja e inversa** respecto a la seguridad vial y la conciencia cívica ciudadana; esto demuestra o confirma que la existencia de una serie de normas de tránsito a las cuales valoramos y admitimos como importantes para prevenir accidentes y consecuentemente cuidar nuestra vida y la de los demás; sin embargo, cuanto más se difunden dichas normas reguladoras de tránsito y se exhorta a la responsabilidad de los usuarios de la vía pública como un principal punto en la seguridad vial, menor es el nivel de aplicación o conciencia a la hora de transitar, ya sea con vehículo o como peatón. También, se puede afirmar, sin una organización y compromiso del gobierno local respecto al apoyo en el cumplimiento de las reglamentaciones para el tránsito y sin la moderación de las conductas humanas (educación vial) particular o colectivas, no es posible lograr un óptimo resultado a nivel de conciencia cívica y ciudadana. Urge la necesidad de exigir a nuestras autoridades y promotores voluntarios para llevar a cabo en forma permanente campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial, en los que se debe promover; la cortesía y precaución en la conducción de vehículos, el respeto al agente de vialidad, la protección a los peatones, personas con discapacidad y ciclistas; la prevención de accidentes, el uso racional de unidades móviles, etc.

Al respecto, **Flavia Melaña Castellano Herrera y Elva Jocefinia Rohoden Guamán (2011)** en un estudio sobre “la inobservancia a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de los ciudadanos por el desconocimiento de la normativa vigente” realizado en Latacunga – Ecuador; **concluye** que los altos índices de accidentes de tránsito, son un problema social que genera pérdidas humanas y materiales, provocando el retraso, en el desarrollo de las actividades productivas del país. Las campañas de difusión y concienciación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no han tenido los resultados esperados, pues no se ha logrado reducir los índices de accidentes de tránsito. Existe un desconocimiento en la comunidad acerca de las normas y reglamentos en materia de tránsito; así como de los derechos y obligaciones de las personas que forman parte del sistema vial tal como lo establece la Ley. Se ha determinado que la conciencia colectiva, tiene la necesidad de conocer la normativa



vigente en materia de tránsito, para acceder a los beneficios y saber cuáles son las limitaciones que la Ley impone a los ciudadanos. Existe aceptación respecto de la posibilidad de implementar una asignatura en materia de tránsito en los niveles de educación general básica y bachillerato unificado. En materia de tránsito, no se cumple con la Constitución, la Ley Orgánica de Educación Intercultural y, La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, evidenciándose el incumplimiento de las garantías que como ciudadanos requerimos. Consiguientemente, esta investigación coincide notoriamente con nuestra realidad en materia de seguridad vial y conciencia cívica.

En esa línea de resolver el problema; Alexis Samper Barbosa y Adriana Ramírez Leal (2014) propusieron un “Diseño de una propuesta pedagógica de educación para la seguridad vial, estructurada bajo el modelo de aprendizaje experiencial” - Colombia; en la que concluyeron en una propuesta pedagógica bajo 6 ejes temáticos que involucran la infraestructura física y el uso seguro de la misma, comunicación en la vía, normatividad, actores viales y medios de transporte. Se estructuró una propuesta pedagógica que involucra ejes transversales que enlazan el valor vital de las normas de tránsito, la vida como valor supremo, cuidado del medio ambiente, respeto a los demás, fortalecimiento de las relaciones sociales. Se identificaron las características específicas del desarrollo cognitivo de los niños de quinto grado de primaria (Estadio de operaciones concretas, Piaget), teniendo en cuenta las particularidades, capacidades y habilidades de los niños pertenecientes a este estadio, se desarrollan las actividades de la propuesta. El modelo de aprendizaje experiencial permite diseñar actividades que pueden ser llevadas a cabo en escenarios reales y que permiten la puesta en práctica de la seguridad vial; asimismo, se desarrolló un recurso educativo digital, el cual podrá ser utilizado como apoyo para la enseñanza de las principales prohibiciones establecidas para los peatones en Colombia de acuerdo al capítulo dos del código nacional de tránsito. Esta es una evidencia orientada a una solución que debe impulsarse desde las instituciones educativas.

Igualmente, **Hernán Málaga (2010) de la Universidad Peruana Cayetano Heredia**, en un estudio sobre las **“Medidas y estrategias para la prevención y control de los accidentes de tránsito: experiencia peruana por niveles de prevención”**

**concluyó que;** existe la necesidad de una mejor caracterización del problema, para establecer **las políticas públicas saludables** en lo concerniente a accidentes de tránsito, por lo que urge el establecimiento de líneas de base que permitan evaluar las políticas a implantar. Se recomienda realizar valoraciones posteriores basadas en evidencia científica y en estudios de evaluaciones económicas. Cabe destacar que hasta la fecha no se ha realizado en el Perú ninguna evaluación sobre el impacto de este tipo de medidas, en la incidencia de accidentes de tránsito, tanto de las estrategias nacionales como de las locales, con excepción de la investigación llevada a cabo en el distrito limeño de La Victoria.

En ese sentido, la “Propuesta de creación de un Modelo de Escuela de Seguridad Vial en la provincia de Pichincha, cantón Quito, parroquia Santa Prisca” ilustra una posibilidad de solución que requiere de una decisión política a nivel de gobierno local o regional; aquí se señala que, la sociedad contemporánea vive procesos de desarrollo social, en el cual, aspectos como la seguridad, el respeto irrestricto a los derechos humanos y libertades individuales han adquirido el reconocimiento y la preeminencia suficiente para superar el olvido que durante muchos años mantuvo, en un segundo plano, a estos aspectos esenciales para el desarrollo del ser humano. Por eso, la sociedad ecuatoriana ha vivido de forma paralela un proceso de cambio que le ha permitido asumir como propio el debate que debe existir en relación a temas como la seguridad y, dentro de ella a la **seguridad vial** como una necesidad que es ineludible en razón de los altos índices de siniestralidad, heridos y pérdida irrecuperable de vidas humanas. El desarrollo social ha posibilitado la superación amplia de la distorsión conceptual que existía al relacionar **seguridad vial** única y exclusivamente con labor policial, superación que permite el asumirla como un problema multisectorial susceptible de ser abordado desde un enfoque preventivo social-educativo-policial, evidenciándose la necesidad de una interrelación no sólo entre los poderes del Estado: Ejecutivo, Legislativo y Judicial para proponer, tratar y aprobar los respectivos cuerpos legales; sino que dicha relación debe hacerse extensiva a todo el sistema educativo nacional a través del cual el Ministerio de Educación y el Consejo Nacional de Tránsito -o su equivalente- adquieren una especial preeminencia; el primero, como la instancia que posibilita la socialización de un enfoque preventivo; el segundo, como la instancia

especializada que permite el conocimiento de temas inherentes a la seguridad vial. La posibilidad histórica de elaborar una nueva Constitución Política de la República, con principios que permitan el fortalecimiento de las instituciones públicas dentro del estado social de derecho, garantizando el respeto de los derechos y libertades ciudadanas como eje articulador de la misma; determinando la obligación de establecer a la seguridad y dentro de ella a sus diferentes áreas, entre las que se incluye la Seguridad Vial como uno de los elementos que no puede estar al arbitrio de las diferentes autoridades; por el contrario, demanda del establecimiento de verdaderas políticas emitidas desde las más altas esferas del poder estatal, que deben cumplirse a nivel nacional; para ser las articuladoras con todas las acciones que deben cumplirse en los demás niveles e instancias. Todos estos aspectos, sumados a las demandas sociales que claman por medidas efectivas para lograr la reducción de los niveles de accidentabilidad, determinan la necesidad de plantear medidas reales entre las cuales, sin dudarlo, la educación debe convertirse en un verdadero baluarte de la prevención. De ahí la importancia de la presente propuesta, que, a través de la **creación de escuelas de seguridad vial**, pretende contribuir de manera efectiva a este requerimiento que no sólo es de las más altas esferas de decisión, sino sobre todo de la sociedad.

## V. CONCLUSIONES

- 5.1. La seguridad vial se relaciona de manera inversa con la conciencia cívica y ciudadana en la moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas 2015, según el coeficiente de correlación de Spearman; pues, se obtuvo un grado de correlación muy baja de -0,143 a un nivel de significancia de  $p=0,007$  con un examen estadístico unilateral cuyo p-valor es ligeramente menor ( $p\leq 0.01$ ); entonces, se rechaza la hipótesis nula y se acepta hipótesis alterna. Es decir, cuantos menos accidentes ocurran como consecuencia de respetar las normas de tránsito, significa que hay un mayor nivel de conciencia cívica en los ciudadanos.
- 5.2. La seguridad vial a nivel de la normatividad y aplicación en el sistema de tránsito se relaciona de manera inversa con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015; pues se obtuvo una correlación muy baja de **-0,129** a un nivel de significancia de  **$p=0,013$**  con un examen estadístico unilateral cuyo p-valor es menor ( $p\leq 0.05$ ); se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna. Es decir, a mayor infracción de las normas de tránsito, menor es el nivel de conciencia cívica y ciudadana.
- 5.3. La seguridad vial, a nivel de compromiso vial, se relaciona inversamente con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015; porque se obtuvo una correlación baja de -0.238 a un nivel de significancia de  **$p=0,000$**  con un examen estadístico unilateral cuyo p-valor es menor ( $p\leq 0.01$ ); se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna. Es decir, cuanta más disposición para participar impulsando la prevención de accidentes u otras acciones de seguridad vial, menor será la necesidad de exhortar a tener conciencia cívica y ciudadana.
- 5.4. La seguridad vial a nivel de los programas educativos dirigidos a usuarios no se relaciona significativamente con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015; por cuanto, se obtuvo una correlación muy baja de 0,015 a un nivel de significancia de  $p=0,398$  con un examen estadístico unilateral cuyo p-valor es mayor ( $p\leq 0.01$ ); se rechaza la

hipótesis alterna y se acepta la hipótesis nula. Es decir, cuanto menos campañas y programas de sensibilización e información se promuevan, mayor es la necesidad de desarrollar conciencia cívica y ciudadana.

- 5.5. La seguridad vial a nivel de la participación social no se relaciona significativamente con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas, 2015; por cuanto, se obtuvo un grado de correlación muy baja de -0,034 a un nivel de significancia de  $p=0,280$  con un examen estadístico unilateral cuyo p-valor es mayor ( $p \leq 0.01$ ); se rechaza la hipótesis alterna y se acepta la hipótesis nula.

## **VI. RECOMENDACIONES**

- 6.1. A los directivos, gerentes y demás autoridades del Gobierno Local de Alto Amazonas, quienes se ocupan de la seguridad vial, se les recomienda impulsar campañas de sensibilización, información y educación sobre seguridad vial; pues, el factor humano es una de las causas más importante de siniestralidad en el tránsito y por ende en la conciencia cívica y ciudadana, por eso, se considera que la educación es la estrategia fundamental para la prevención.
- 6.2. A los directivos, gerentes y demás autoridades del Gobierno Local de Alto Amazonas que se ocupan de la seguridad vial, se recomienda establecer alianzas con las Instituciones Educativas o la UGEL para impulsar la educación vial para todos los niveles de enseñanza, desde la educación Inicial hasta la universitaria y de posgrado como una de las condiciones esenciales para desarrollar una conciencia cívica y ciudadana que permita corregir este inaceptable accionar y transformarlo en una gran y adecuada cultura vial, lo que se traducirá en una mejor calidad de vida ciudadana.
- 6.3. A otros investigadores interesados en este problema de la gestión pública, vinculado a la dependencia o independencia de la seguridad vial y la conciencia cívica de los ciudadanos; se recomienda profundizar en identificar las variables causales que expliquen la prevención y disminución de los accidentes, en perspectiva de hacer planteamientos a nivel de políticas públicas mediante programas, escuelas, campañas u otras estrategias que favorezcan resolver el problema de la seguridad vial en nuestra ciudad.

## VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- British Council Perú, (2007) “El lenguaje vial – el lenguaje de la vida”. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Castillo, L, (1997). “Educación Vial. Señales entre la vía pública y la escuela”. - Buenos Aires.
- Chía, L, (2010), Accidentes de tránsito en el Perú: ¿Casualidad o Causalidad?
- Concha, P, (2012), Aspectos institucionales de la seguridad vial, tránsito y transporte en el Perú.
- Consejo de Seguridad Vial, (s.f.). En bicicleta. (Folleto Educativo). San José: Impresión Comercial, La Nación S.A.
- Consejo de Seguridad Vial, (s.f.). Patrullas escolares. (Folleto Educativo). San José: Consejo de Seguridad Vial.
- Consejo de Seguridad Vial. (s.f.). A pie. (Folleto Educativo). San José: Impresión Comercial, La Nación S.A.
- Consejo de Seguridad Vial. (s.f.). Un buen peatón. (Folleto Educativo). San José: Impresión Comercial, La Nación S.A.
- Consejo Nacional de Seguridad del Tránsito: Programa de Prevención de Seguridad del Tránsito – Chile. Recuperado de: <http://edutransito.ucv.cl>
- Consejo Nacional de Seguridad Vial, (2005). Módulo del Curso de educación, seguridad vial, primeros auxilios y comportamiento del servicio. Lima – Perú.
- Consejo Nacional de Seguridad Vial, (2007). Plan Nacional de Seguridad Vial. Lima – Perú.
- Garrido, V, (2002). Prevención de Accidentes de Tránsito desde los nuevos enfoques de psicología de la personalidad. Charla dictada en el Simposio: Nuevos enfoques en la prevención de accidentes de tránsito,

violencia y drogadicción. San José, 2 de julio de 2002; Fundación Vida y Sociedad.

Hernández, A, (2003), Hacia una nueva cultura de seguridad vial. Universidad de Costa Rica.

Instituto MAPFRE de Seguridad Vial - Dirección General de Tráfico, (1998). Guía del Peatón, el Viajero y el Ciclista. España.

Isoba M, (2002) "Manual para la conducción segura"- Buenos Aires.

Ley 27181, Ley general de transporte y tránsito terrestre – Perú.

Ley 27189, Ley de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores – Perú.

Manso, V. (1995). Educación para la seguridad vial. Anaya. Madrid.

Manual del Conductor, (3ª. reimp. de la 2ª. ed.). San José: Editorial UNED.

Mazparrote, j, (2008), Educación y Seguridad Vial

Ministerio de Obras Públicas y Transportes, (2001). Consejo de Seguridad Vial.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (2001). Reglamento Nacional de Tránsito. Lima – Perú.

Montoro, A, (2002). Manual de Seguridad Vial: El Factor Humano.

MOPT, (2002). "Seguridad Vial: Algunas consideraciones conceptuales". Revista Tecnológica. Disponible en: [http://www.mopt.go.cr/planificacion/centrotransferencia/2002\\_V10/2002enedic01.asp](http://www.mopt.go.cr/planificacion/centrotransferencia/2002_V10/2002enedic01.asp) (Citado en octubre 2013).

Organización Mundial de la Salud, (2004). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra.

Picard, J, (2009), La seguridad vial es seguridad ciudadana: I Encuentro de Ciudades para la Seguridad Vial Gijón.



Plancer, R, (2010). La Seguridad Vial en la Región de América Latina Y EL CARIBE. SITUACIÓN ACTUAL Y DESAFIOS – CEPAL.

Rodríguez, M.L. (2010). Emociones y salud: algunas consideraciones.  
Psicología Científica. Disponible en línea: [www.psicologiacientifica.com](http://www.psicologiacientifica.com)

# **ANEXOS**

## Anexo N° 01: Matriz de consistencia

### “LA SEGURIDAD VIAL Y LA CONCIENCIA CÍVICA Y CIUDADANA EN LOS MOTO TÁXISTAS DE LA CIUDAD DE YURIMAGUAS 2015”.

AUTOR: JOSÉ LUIS OCMÍN MENDOZA

<b>DETERMINACIÓN DEL PROBLEMA.</b> La falta de una conciencia cívica y ciudadana en el gremio de moto taxista de la ciudad de Yurimaguas, hace que no contemos con ciudadanos y ciudadanas, capaces de prever accidentes de tránsito, a esto podemos citar varias hipótesis causales de esta problemática; entre ellas, resalta la deficiente aplicación de la seguridad vial. En efecto, se demuestra la asociación entre las variables del caso.															
<b>PROBLEMA</b>	<b>OBJETIVOS</b>	<b>HIPÓTESIS</b>	<b>VARIABLES DE ESTUDIO</b>												
<b>PROBLEMA GENERAL</b>	<b>OBJETIVO GENERAL</b>	<b>HIPÓTESIS GENERAL</b>	<b>VARIABLE 1: La Seguridad Vial</b>												
¿En qué medida se correlaciona la seguridad vial con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015?.	Establecer el grado de relación entre la seguridad vial con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015?..	La seguridad vial <b>se relaciona directamente</b> con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas 2015.	<b>Definición conceptual.</b> Es el conjunto de medidas, disposiciones, normas, entre otras, que existen en torno a la circulación de personas y automóviles por las calles y autovías consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito. La <b>seguridad</b> se refiera a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Así pues, la <b>definición de seguridad vial</b> es sinónimo de prevención de accidentes de tráfico. La seguridad vial tiene especial cuidado con los efectos que dichos incidentes pueden tener para la <b>vida y la salud</b> de las personas.												
<b>PROBLEMAS ESPECÍFICOS</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	<b>HIPÓTESIS ESPECÍFICAS</b>	<b>Definición Operacional</b>												
¿Cómo se correlaciona la seguridad vial a nivel de la Normatividad y aplicación en el sistema de tránsito con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015? ¿Cómo se correlaciona la seguridad vial a nivel de los procesos de gestión local con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas - 2015? ¿Cómo se correlaciona la seguridad vial a nivel de los Programas educativos dirigidos a usuarios con la conciencia cívica y ciudadana en	Analizar la correlación de la seguridad vial a nivel de la Normatividad y aplicación en el sistema de tránsito con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015. Evaluar la correlación que existe entre la seguridad vial a nivel de los procesos de gestión local con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015.	La seguridad vial a nivel de la Normatividad y aplicación en el sistema de tránsito se <b>relaciona directamente</b> con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015? La seguridad vial a nivel de los procesos de gestión local se <b>relacionan directamente</b> con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015?  La seguridad vial a nivel de los programas educativos dirigidos a usuarios se <b>relacionan directamente</b> con la conciencia cívica y ciudadana en	<table><tr><th>Variable 1</th><th>Dimensiones</th><th>indicadores</th></tr><tr><td rowspan="4">LA SEGURIDAD VIAL</td><td>Normas de tránsito</td><td>Elementos de circulación (las personas, los vehículos y las vías públicas)</td></tr><tr><td>Procesos de gestión local</td><td>Señalización Ordenanzas municipales</td></tr><tr><td>Programas educativos dirigidos a usuarios</td><td>Campañas de sensibilización.</td></tr><tr><td>Participación social</td><td>Municipios Sociedad civil Empresa privada</td></tr></table>	Variable 1	Dimensiones	indicadores	LA SEGURIDAD VIAL	Normas de tránsito	Elementos de circulación (las personas, los vehículos y las vías públicas)	Procesos de gestión local	Señalización Ordenanzas municipales	Programas educativos dirigidos a usuarios	Campañas de sensibilización.	Participación social	Municipios Sociedad civil Empresa privada
Variable 1	Dimensiones	indicadores													
LA SEGURIDAD VIAL	Normas de tránsito	Elementos de circulación (las personas, los vehículos y las vías públicas)													
	Procesos de gestión local	Señalización Ordenanzas municipales													
	Programas educativos dirigidos a usuarios	Campañas de sensibilización.													
	Participación social	Municipios Sociedad civil Empresa privada													

<p>los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015? ¿Cómo se correlaciona la seguridad vial a nivel de la participación social con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015.</p>		<p>Examinar la relación entre la seguridad vial a nivel de los Programas educativos dirigidos a usuarios con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015. Determinar la relación entre la seguridad vial a nivel de la participación social con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015.</p>	<p>los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015? La seguridad vial a nivel de la participación social se <b>relaciona directamente</b> con la conciencia cívica y ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas-2015?</p>	<p><b>VARIABLE 2: La Conciencia Cívica y ciudadana</b> <b>Definición conceptual.</b> Es promover principios y forjar valores éticos, cívicos-ciudadanos y democráticos en la población para la consolidación de una democracia real y participativa en la que se evidencie el qué somos, qué queremos, qué necesitamos como sociedad en virtud de ser mejores individuos para el bien colectivo y del nuestro. <b>Definición operacional</b></p> <table><tr><td>Variable 2</td><td>Dimensiones</td><td>Indicadores</td></tr><tr><td rowspan="2"><b>La Conciencia Cívica y ciudadana</b></td><td>Convivencia democrática</td><td>Hábitos y actitudes Cultura de comportamiento vial saludable</td></tr><tr><td>Participación democrática</td><td>Espacio público Bien común</td></tr></table>	Variable 2	Dimensiones	Indicadores	<b>La Conciencia Cívica y ciudadana</b>	Convivencia democrática	Hábitos y actitudes Cultura de comportamiento vial saludable	Participación democrática	Espacio público Bien común
Variable 2	Dimensiones	Indicadores										
<b>La Conciencia Cívica y ciudadana</b>	Convivencia democrática	Hábitos y actitudes Cultura de comportamiento vial saludable										
	Participación democrática	Espacio público Bien común										
<p><b>METODOLOGÍA</b></p> <p><b>Tipo de investigación.</b> El presente estudio corresponde a una investigación descriptiva.</p> <p><b>Diseño de investigación.</b> Se empleará el diseño correlacional representado en el siguiente esquema:</p> <p>Donde:</p> <p><i>M: Muestra representada por los mototaxistas de la ciudad de Yurimaguas.</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li><i>r: es la relación entre las variables de estudio.</i></li><li><i>O<sub>1</sub>: Observaciones correspondientes a la formación cívica ciudadana y seguridad vial.</i></li><li><i>O<sub>2</sub>: Observaciones correspondientes a la Formación ciudadana de los mototaxistas de la ciudad de Yurimaguas.</i></li></ul>			<p><b>POBLACIÓN Y MUESTRA</b></p> <p><b>POBLACIÓN</b></p> <p>Estará conformada por 3000 moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas.</p> <p><b>MUESTRA</b></p> <p>Estará conformada por 300 moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas de manera probabilística.</p>	<p><b>TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS</b></p> <p>Para medir la variable seguridad vial” se empleará una ficha de observación de escala cualitativa, organizada en un conjunto de ítems respecto a las subvariables e indicadores. Para medir la variable Conciencia Cívica y Ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas se organizará una encuesta respecto a las subvariables e indicadores. Para la sistematización tanto del proyecto como del reporte de investigación se empleará la técnica del fichaje. Para la elaboración de la discusión, en el informe de la tesis, se revisará bibliografía especializada. En el procesamiento de datos se empleará la prueba estadística de correlación por rangos de Pearson, para ello, los datos se organizarán y presentarán en tablas y gráficas.</p>								

## Anexo N° 02: Instrumento de recolección de datos

### ENCUESTA PARA MEDIR LA SEGURIDAD VIAL

**Instrucciones.** Amigo, moto taxista el presente instrumento pretende medir el nivel de conocimiento que tienes referente a la seguridad vial en la ciudad de Yurimaguas. Por tanto, sírvase leer detenidamente cada una de las preguntas y mediante la encuesta directa en las fuentes respectivas, marque con un aspa (X) en el casillero correspondiente según el nivel de logro de las evidencias. Para ello, utilice la escala siguiente:

PREGUNTAS	NUNCA	RARA VEZ	ALGUNA VEZ	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
<b>NORMAS DE TRANSITO</b>	0	1	2	3	4
1. ¿Conoce usted de que en la ciudad de Yurimaguas se haya puesto en marcha un programa de educación en seguridad vial?					
2. ¿Tiene conocimiento de haberse desarrollado reuniones permanentes con las autoridades locales, aliados estratégicos (salud, padres de familia, policía, moto taxistas, etc) sobre seguridad vial, en la ciudad de Yurimaguas?					
3. ¿Qué acciones de sensibilización y capacitación a la comunidad Yurimaguina se han desarrollado sobre Seguridad Vial como (pasacalles, fortalecimiento de capacidades, otros)?					
4. ¿Crees que la capacitación a la moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas hará cambiar su conducta en lo referente a seguridad vial?					
<b>PROCESOS DE GESTIÓN LOCAL</b>					
5. ¿Crees que existe algún aspecto positivo en lo personal, luego de haberse desarrollado cursos de capacitación sobre los deberes y derechos que el reglamento de tránsito le faculta conocer al conductor?					
6. ¿Existe por parte de los comités de moto taxistas la de garantizar un trabajo de sensibilización a la población en el cumplimiento de las normas y reglas de tránsito?					
7. ¿Crees que la Policía Nacional del Perú, en la Ciudad de Yurimaguas, a trabajado campañas de sensibilización a jóvenes adolescentes que conducen vehículos menores?					
8. ¿Será cierto que los gremios de moto taxistas se preocupan en realizar campañas de sensibilización involucrando a las instituciones de educativas con el propósito de que logren los estudiantes actitudes y valores con respecto a la seguridad vial, así como la aplicación de hábitos como estilo de vida y desarrollar acciones de extensión en el hogar y comunidad?					
<b>PROGRAMAS EDUCATIVOS DIRIGIDOS A USUARIOS</b>					
9. ¿Crees que existe una participación activa por parte de la moto taxistas en las campañas de sensibilización referente a la educación vial organizada por la Municipalidad de Alto Amazonas?					
10. ¿Crees que de la participación de la moto taxistas en la ejecución de proyectos relacionados a la seguridad vial permitirá solucionar problemas de tránsito?					
11. ¿Cuál crees que es la participación de la moto taxistas en cursos de seguridad vial programados por la MPAA?					
12. ¿Crees que el conductor o mototaxista Yurimaguino conoce y cumple el reglamento de tránsito?					
13. ¿Existe evidencias de que la municipalidad provincial de Alto Amazonas a través del responsable de tránsito, se haya proyectado a la comunidad educativa promoviendo hábitos que conllevan a la seguridad vial?					
<b>PARTICIPACIÓN SOCIAL</b>					
14. ¿Sabes que en la ciudad de yurimaguas existen lugares o espacios de participación ciudadana en donde tengan que aprender sobre las reglas de tránsito.?					
15. ¿Sabes usted cómo transitar de forma segura por las calles de la ciudad de Yurimaguas?					
16. ¿Crees usted que la presencia de un semáforo en todas las calles de la ciudad soluciona los problemas de tránsito ocasionado por conductores menores de edad?					
17. ¿Los accidentes de tránsito son un problema latente en nuestra ciudad?					
18. ¿Los gobernantes locales se preocupan por temas de seguridad vial realizando las señalizaciones adecuadamente?					

## ENCUESTA PARA MEDIR LA CONCIENCIA CÍVICA Y CIUDADANA

**Instrucciones.** Estimado mototaxista, el presente listado de afirmaciones pretende conocer el grado de acuerdo o desacuerdo frente a cada una de las afirmaciones relacionadas con varios aspectos de la seguridad vial. Por tanto, sírvase leer detenidamente y marcar con un aspa (x) en la casilla correspondiente según su apreciación:

ESCALA	VALOR
Totalmente en desacuerdo	TED
En desacuerdo	ED
Indeciso	I
De acuerdo	DA
Totalmente de acuerdo	TDA

AFIRMACIONES	TED	ED	I	DA	TDA
CONVIVENCIA DEMOCRÁTICA	0	1	2	3	4
1. Las señales de tránsito que se colocan en las diferentes vías, son puestas para ser respetadas por los todos los ciudadanos.					
2. Deberíamos preocuparnos por la falta de conocimiento sobre reglas tránsito de nuestra población.					
3. Me gustaría que las capacitaciones sobre conciencia cívica y ciudadana sea realizada con el apoyo del representante de tránsito de la municipalidad de Alto Amazonas.					
4. No tiene sentido estar desarrollando campañas de sensibilización y capacitación en ciudadanía y seguridad vial si las autoridades son las primeras en no cumplir las normas.					
5. Cuando me desplazo por los alrededores de la carretera, debo de aplicar mis conocimientos sobre reglamento de tránsito.					
6. No respetar las señales de tránsito hace que seamos más vulnerables ante los peligros.					
7. La capacitación permanente a los conductores es fundamental para adquirir hábitos y actitudes de convivencia democrática.					
8. No desarrollar campañas de sensibilización en seguridad vial evidencia la poca conciencia cívica y ciudadana de la población.					
9. No tiene sentido elaborar material de difusión sobre participación democrática (boletines., revistas, audiovisual, etc) si no ponemos en práctica la información brindada.					
PARTICIPACIÓN DEMOCRÁTICA					
10. Velar por la seguridad de los peatones solo es responsabilidad de la Policía Nacional .					
11. Todos los peatones y transeúntes deben respetar las señales de PARE, para evitar accidentes.					
12. Solo los adultos están obligados a conocer los derechos y obligaciones que le faculta el reglamento de tránsito y la seguridad vial como conductor o peatón.					
13. El desconocimiento de las Normas y Reglamento de Tránsito, es un factor multiplicador de la existencia de accidentes de tránsito.					
14. La adopción de medidas y acciones de seguridad vial por parte de la comunidad educativa revierten los accidentes de tránsito en la ciudad.					
15. Capacitar a los miembros de los diversos comités de moto taxistas debe entenderse como una prioridad para los gobiernos locales.					
16. Crees que las autoridades locales cumplen un rol importante en la implementación de acciones educativas para generar una cultura de seguridad ciudadana y vial.					
17. Me gustaría tener más información sobre el reglamento de tránsito y hacer que otros adquieran actitudes de prevención.					

**Anexo N° 03: Fichas de validación por el juicio de expertos**

**INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN  
CIENTÍFICA**

**I. DATOS GENERALES**

Nombres y apellidos del experto: Dr. Gustavo Ramírez García

Institución en la que trabaja /Cargo: Docente de investigación de la Universidad César Vallejo

Nombre del Instrumento : **Encuesta para medir la conciencia cívica y ciudadana**

Autores del instrumento : **Br. José Luis Ocmín Mendoza**

Muy deficiente (1)    Deficiente (2)    Aceptable (3)    Bueno (4)    Excelente (5)

**II. CRITERIOS DE VALIDACIÓN**

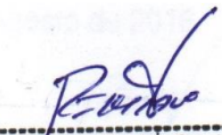
CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales			x		
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permitirán recoger la información objetiva respecto a sus dimensiones e indicadores conceptuales y operacionales.					x
ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico y legal inherente a las variables de estudio.				x	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento están organizados en función de las dimensiones y la definición operacional y conceptual de manera que permitan hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.			x		
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					x
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.				x	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad motivo de la investigación.				x	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan se relacionan con los indicadores de cada dimensión de las variables de estudio.					x
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuesto responde al propósito de la investigación.				x	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa y nombre del instrumento.				x	
<b>TOTAL</b>					<b>41</b>	

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:**

El instrumento materia de revisión, evidencia suficiente coherencia entre diferentes criterios, así como, entre indicadores y dimensiones de la variable satisfacción laboral; por lo tanto, es pertinente y aplicable. No obstante, levantar las observaciones de forma.

**PROMEDIO DE VALORACIÓN: 41 (Bueno)**

Tarapoto, julio de 2015.

  
-----  
Dr. Gustavo Ramírez García  
DNI. 01109463

## **INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA**

### **I. DATOS GENERALES**

Nombres y apellidos del experto: Dr. Gustavo Ramírez García

Institución en la que trabaja /Cargo: Docente de investigación de la Universidad César Vallejo

Nombre del Instrumento : **Ficha de Observación**

Autores del instrumento : **Br. José Luis Ocmin Mendoza**

Muy deficiente (1)    Deficiente (2)    Aceptable (3)    Bueno (4)    Excelente (5)

### **II. CRITERIOS DE VALIDACIÓN**

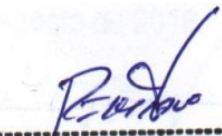
CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales			x		
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permitirán recoger la información objetiva respecto a sus dimensiones e indicadores conceptuales y operacionales.					x
ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico y legal inherente a las variables de estudio.				x	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento están organizados en función de las dimensiones y la definición operacional y conceptual de manera que permitan hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.			x		
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					x
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.				x	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad motivo de la investigación.				x	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan se relacionan con los indicadores de cada dimensión de las variables de estudio.					x
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuesto responde al propósito de la investigación.				x	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa y nombre del instrumento.				x	
<b>TOTAL</b>					<b>41</b>	

### **III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:**

El instrumento materia de revisión, evidencia suficiente coherencia entre diferentes criterios, así como, entre indicadores y dimensiones de la variable satisfacción laboral; por lo tanto, es pertinente y aplicable. No obstante, levantar las observaciones de forma.

**PROMEDIO DE VALORACIÓN: 41 (Bueno)**

Tarapoto, julio de 2015.

  
 -----  
 Dr. Gustavo Ramírez García  
 DNI. 01109463



## **INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA**

### **I. DATOS GENERALES**

Nombres y apellidos del experto: Mg. Antonio Zalatiel Terrones Borrego

Institución en la que trabaja /Cargo: UCV Tarapoto / Docente de Investigación

Nombre del Instrumento : **Ficha de observación sobre seguridad vial**

Autor del instrumento : **Br. José Luis Ocmin Mendoza**

Muy deficiente (1)

Deficiente (2)

Aceptable (3)

Bueno (4)

Excelente (5)

### **II. CRITERIOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales			x		
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permitirán recoger la información objetiva respecto a sus dimensiones e indicadores conceptuales y operacionales.					x
ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico y legal inherente a las variables de estudio.				x	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento están organizados en función de las dimensiones y la definición operacional y conceptual de manera que permitan hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.			x		
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					x
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.				x	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad motivo de la investigación.				x	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan se relacionan con los indicadores de cada dimensión de las variables de estudio.					x
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuesto responde al propósito de la investigación.				x	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa y nombre del instrumento.				x	
<b>TOTAL</b>		<b>41</b>				

### **III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:**

El instrumento materia de revisión, mantiene coherencia con los indicadores y dimensiones de la variable satisfacción laboral; por tanto, es pertinente y aplicable. En consecuencia, el instrumento es aplicable.

**PROMEDIO DE VALORACIÓN: 41 (Bueno)**

Tarapoto, julio de 2015.

  
 Mg. Antonio Z. Terrones Borrego  
 DOCENTE INVESTIGADOR  
 EPG - UCV

# **INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA**

## **I. DATOS GENERALES**

Nombres y apellidos del experto: Mg. Antonio Zalatiel Terrones Borrego

Institución en la que trabaja /Cargo: UCV Tarapoto / Docente de Investigación

Nombre del Instrumento : **Encuesta para medir la conciencia cívica ciudadana**

Autor del instrumento : **Br. José Luis Ocmin Mendoza**

Muy deficiente (1)

Deficiente (2)

Aceptable (3)

Bueno (4)

Excelente (5)

## **II. CRITERIOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales			x		
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permitirán recoger la información objetiva respecto a sus dimensiones e indicadores conceptuales y operacionales.					x
ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico y legal inherente a las variables de estudio.				x	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento están organizados en función de las dimensiones y la definición operacional y conceptual de manera que permitan hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.			x		
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					x
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.				x	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad motivo de la investigación.				x	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan se relacionan con los indicadores de cada dimensión de las variables de estudio.					x
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuesto responde al propósito de la investigación.				x	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa y nombre del instrumento.				x	
<b>TOTAL</b>		<b>41</b>				

## **III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:**

El instrumento materia de revisión, mantiene coherencia con los indicadores y dimensiones de la variable satisfacción laboral; por tanto, es pertinente y aplicable. En consecuencia, el instrumento es aplicable.

**PROMEDIO DE VALORACIÓN: 41 (Bueno)**

Tarapoto, julio de 2015.

  
 Mg. Antonio Z. Terrones Borrego  
 DOCENTE INVESTIGADOR  
 EPG - UCV

## **INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA**

### **I. DATOS GENERALES**

Nombres y apellidos del experto: Mg. Keller Sánchez Dávila

Institución en la que trabaja /Cargo: Universidad César Vallejo

Nombre del Instrumento : Ficha de observación sobre seguridad vial

Autores del instrumento : **Br. José Luis Ocmin Mendoza**

Muy deficiente (1)    Deficiente (2)    Aceptable (3)    Bueno (4)    Excelente (5)

### **II. CRITERIOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales				x	
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permitirán recoger la información objetiva respecto a sus dimensiones e indicadores conceptuales y operacionales.					x
ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico y legal inherente a las variables de estudio.				x	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento están organizados en función de las dimensiones y la definición operacional y conceptual de manera que permitan hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					x
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					x
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.					x
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad motivo de la investigación.				x	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan se relacionan con los indicadores de cada dimensión de las variables de estudio.					x
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuesto responde al propósito de la investigación.				x	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa y nombre del instrumento.					x
<b>TOTAL</b>		<b>46</b>				

### **III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:**

El instrumento materia de revisión, evidencia suficiente coherencia entre diferentes criterios, así como, entre indicadores y dimensiones de la variable satisfacción laboral; por lo tanto, es pertinente y aplicable. No obstante, levantar las observaciones de forma.

**PROMEDIO DE VALORACIÓN: 46 (Excelente)**

Tarapoto, julio de 2015

  
-----  
Mg. Keller Sánchez Dávila  
DOCENTE POS GRADO

## **INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA**

### **I. DATOS GENERALES**

Nombres y apellidos del experto: Mg. Keller Sánchez Dávila

Institución en la que trabaja /Cargo: Universidad César Vallejo

Nombre del Instrumento : **Encuesta para medir la conciencia cívica ciudadana**

Autores del instrumento : **Br. José Luis Ocmin Mendoza**

Muy deficiente (1)    Deficiente (2)    Aceptable (3)    Bueno (4)    Excelente (5)

### **II. CRITERIOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales				x	
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permitirán recoger la información objetiva respecto a sus dimensiones e indicadores conceptuales y operacionales.					x
ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico y legal inherente a las variables de estudio.				x	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento están organizados en función de las dimensiones y la definición operacional y conceptual de manera que permitan hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					x
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					x
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.					x
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad motivo de la investigación.				x	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan se relacionan con los indicadores de cada dimensión de las variables de estudio.					x
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuesto responde al propósito de la investigación.				x	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa y nombre del instrumento.					x
<b>TOTAL</b>					<b>46</b>	

### **III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:**

El instrumento materia de revisión, evidencia suficiente coherencia entre diferentes criterios, así como, entre indicadores y dimensiones de la variable satisfacción laboral; por lo tanto, es pertinente y aplicable. No obstante, levantar las observaciones de forma.

**PROMEDIO DE VALORACIÓN: 46 (Excelente)**

Tarapoto, julio de 2015

  
 -----  
 Mg. Keller Sánchez Dávila  
 DOCENTE POS GRADO

#### Anexo N° 04: Análisis de confiabilidad por Alfa de cronbach

##### CÁLCULO DE LA CONFIABILIDAD DE LA ENCUESTA PARA MEDIR LA CONCIENCIA CÍVICO CIUDADANA

EXPERTOS	CRITERIOS										Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Experto 1	4	4	4	4	3	3	4	3	4	4	37
Experto 2	4	2	3	3	2	3	3	3	2	4	29
Experto 3	3	3	4	5	4	4	4	4	4	3	38
SUMA	11	9	11	12	9	10	11	10	10	11	66
Varianza	FALSO	1.00	0.33	1.00	1.00	0.33	0.33	0.33	1.33	0.33	24.33

Sumatoria Var 6.00

Var total 24.33

**Crombach= 0.84**

La fórmula es como sigue:

$$r_u = \frac{n}{n-1} * \frac{S_t^2 - \sum S_i^2}{S^2}$$

En donde:

$r_u$  = coeficiente de confiabilidad;

n = número de ítems;

$S_t^2$  = varianza total de la prueba; y

$\sum S_i^2$  es la suma de las varianzas individuales de los ítems.

RANGO	MAGNITUD
0.81 – 1.00	Muy alta
0.61 – 0.80	Alta
0.41 – 0.60	Moderada
0.21 – 0.40	Baja
0.001 – 0.20	Muy baja

El instrumento de investigación para medir la conciencia cívico ciudadana, evidencia una ALTA confiabilidad

# **CÁLCULO DE LA CONFIABILIDAD DE LA FICHA DE OBSERVACIÓN SOBRE LA SEGURIDAD VIAL**

EXPERTOS	CRITERIOS										Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Experto 1	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	32
Experto 2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	2	30
Experto 3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	38
SUMA	10	10	10	10	10	10	11	10	10	9	100
Varianza	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	1.00	17.33

Sumatoria Var      4.00

Var total            17.33

La fórmula es como sigue:

$$r_n = \frac{n}{n-1} * \frac{S_t^2 - \sum S_i^2}{S^2}$$

**Crombach=                      0.85**

En donde:

$r_n$  = coeficiente de confiabilidad;

n = número de ítemes;


$S_t^2$  = varianza total de la prueba; y

$\sum S_i^2$  es la suma de las varianzas individuales de los ítemes.


RANGO	MAGNITUD
0.81 – 1.00	Muy alta
0.61 – 0.80	Alta
0.41 – 0.60	Moderada
0.21 – 0.40	Baja
0.001 – 0.20	Muy baja

El instrumento de investigación para medir la seguridad vial, evidencia una ALTA confiabilidad





*Asociación Fondo Contra Accidentes de Tránsito*  
**Afocat del Oriente - Soat Regional**




# Diploma


Se expide el presente Reconocimiento a:

**JOSE LUIS OCMIN MENDOZA**

Por su apoyo desinteresado en la elaboración del proyecto de seguridad vial y la conciencia cívica ciudadana para nuestros asociados Mototaxistas de la Ciudad de Yurimaguas.








Sr. Aleciades Valta Lobo  
PRESIDENTE



Yurimaguas, 27 de enero del 2015

Dr. Miguel Pérez López.  
DIRECTOR DE CONVENIOS  
Y CONTRATOS



*Tu seguro más seguro, que cuida tu vida.*

*Papá,  
Te esperamos en  
casa.*

## Anexo N° 06: Informe de originalidad

### “La Seguridad Vial y la Conciencia Cívica Ciudadana en los Mototaxistas de la Ciudad de Yurimaguas 2015”

#### INFORME DE ORIGINALIDAD

18%

INDICE DE SIMILITUD

16%

FUENTES DE  
INTERNET

1%

PUBLICACIONES

5%

TRABAJOS DEL  
ESTUDIANTE

#### FUENTES PRIMARIAS

1

[www.binasss.sa.cr](http://www.binasss.sa.cr)

Fuente de Internet

1%

2

Submitted to 84752

Trabajo del estudiante

1%

3

[www.dspace.espol.edu.ec](http://www.dspace.espol.edu.ec)

Fuente de Internet

1%

4

[phpwebquest.org](http://phpwebquest.org)

Fuente de Internet

1%

5

[www.dailymotion.com](http://www.dailymotion.com)

Fuente de Internet

1%

6

[www.nnc.mx](http://www.nnc.mx)

Fuente de Internet

1%

7

[www.verdaddelpueblo.com](http://www.verdaddelpueblo.com)

Fuente de Internet

1%

8

[www.tvclosencuentros.com](http://www.tvclosencuentros.com)

Fuente de Internet

1%



## Anexo N° 07: Autorización para publicar tesis en repositorio UCV

### Autorización de publicación de Tesis en Repositorio de la UCV

Yo, **José Luis Ocmin Mendoza**, identificado con DNI (x) OTRO ( ) N° **05630045**, egresado de la Escuela de POSGRADO de la Universidad César Vallejo, autorizo la divulgación y comunicación pública de mi trabajo de investigación titulado ***“La seguridad vial y la conciencia cívica ciudadana en los moto taxistas de la ciudad de Yurimaguas 2015”*** en el Repositorio Institucional de la UCV (<http://dspace.ucv.edu.pe/>), según lo estipulado en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derecho de Autor, Art. 23 y Art. 33

Observaciones:

.....  
.....  
.....



FIRMA

DNI: **05630045**

FECHA: 21/05/2018



ESCUELA DE POSGRADO  
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

### ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD DE TESIS

La Dra. ANA NOEMI SANDOVAL VERGARA, ha revisado la tesis del estudiante Br. JOSÉ LUIS OCMIN MENDOZA titulada **“LA SEGURIDAD VIAL Y LA CONCIENCIA CIVICA CIUDADANA EN LOS MOTOTAXISTAS DE LA CIUDAD DE YURIMAGUAS 2015”** constato que la misma tiene un índice de similitud de 18% verificable en el reporte de originalidad del programa **TURNITIN**

El suscrito analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

Tarapoto, 17 de mayo de 2018

.....  
Dra. Ana Noemi Sandoval Vergara  
Escuela de Posgrado  
UCV-TARAPOTO